# LANDSCOURANT

## VAN ARUBA

JAARGANG: 1999 | 12 NOVEMBER 1999 | EDITIE NO. 23

INHOUD — PAGINA




- Abonnementsprijs ingaande 1 januari '90, inclusief portokosten, per jaar bij vooruitbetaling Afls. 60,-.
- Losse nummers Afls. 4,-.

Uitgever: Directie Wetgeving,
Ministerie van Justitie


**ECHTSCHEIDING**

Bij vonnis van 25 augustus 1999 van het Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba is echtscheiding uitgesproken tussen:
ALTAGRACIA POLANCO ROSARIO en
MARIO FRANCISCO TROMP, beiden wonende in Aruba.

De advocaat,
mr C.A. Francis

**ECHTSCHEIDING**

Bij vonnis van 22 september 1999 van het Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba is echtscheiding uitgesproken tussen:
MARIA LUISA MALDONADO en
JHONNY CHARLES NUÑEZ MONSALVE, beiden wonende in Aruba.

De advocaat,
mr C.A. Francis

**ECHTSCHEIDING**

Bij vonnis van 13 oktober 1999 van het Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba is echtscheiding uitgesproken tussen:
HELENA GETRUIDA BISLIP en
HUBERT ERIC BOEKHOUDT, beiden wonende in Aruba.

De advocaat,
mr C.A. Francis

**ECHTSCHEIDING**

Bij vonnis van 20 oktober 1999 van het Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba is echtscheiding uitgesproken tussen:
JILL ELIZABETH BROOKS en
DOMINGO DE LA CRUZ MARTINEZ, beiden wonende in Aruba.

De advocaat,
mr C.A. Francis

**ECHTSCHEIDING**

Bij vonnis van 20 oktober 1999 van het Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba is echtscheiding uitgesproken tussen:
NATALY SUSAN CROES en
RAFAEL FRANCISCO JOSE PLAZA, beiden wonende in Aruba.

De advocaat,
mr C.A. Francis

**ECHTSCHEIDING**

Bij vonnis van 20 oktober 1999 van het Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba is echtscheiding uitgesproken tussen:
SILVIA GABI CROES en
CORNELIS TELESFORO VAN DER BLIEK, beiden wonende in Aruba.

De advocaat,
mr C.A. Francis

**ECHTSCHEIDING**

Bij vonnis van 3 november 1999 van het Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba is echtscheiding uitgesproken tussen:
JOSE LUIS ALEXANDER en
NURISNALDA BARRIENTOS-ALMANZAR, beiden wonende in Aruba.

De advocaat,
mr C.A. Francis

**ECHTSCHEIDING**

Bij vonnis van 22 september 1999 van het Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba is echtscheiding uitgesproken tussen:
ROBERTINO JESUS GREGORIO MADURO en
MARCIA MARGRIET LUYDENS, beiden wonende in Aruba.

De advocaat,
mr M.E.D. Brown

**ECHTSCHEIDING**

Bij vonnis van 22 september 1999 van het Ge recht in Eerste Aanleg van Aruba is echtscheiding uitgesproken tussen:
ROBERT HERMAN JOSEF STATIUS, wonende in Aruba, en
DIANA GARDENIA FRANKEN, wonende in Nederland.

De advocaat,
mr K. Kok

**ECHTSCHEIDING**

Bij vonnis van 3 november 1999 van het Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba is echtscheiding uitgesproken tussen:
CESILIO DE JESUS BRAVO en
EGILIA BEATRIX JANSEN, beiden wonende in Aruba.

De advocaat,
mr N.S. Gravenstijn

**ECHTSCHEIDING**

Bij vonnis van 3 november 1999 van het Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba is echtscheiding uitgesproken tussen:
LEONARDO ENRICO KROZENDIJK, wonende in Aruba, en
JUDITH GERLYN LACLE, zonder bekende woon- of verblijfplaats in Aruba.

De advocaat,
mr N.S. Gravenstijn

**ECHTSCHEIDING**

Bij vonnis van 3 november 1999 van het Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba is echtscheiding uitgesproken tussen:
TIBURCIO FERNANDEZ VILORIO, wonende in Aruba, en
MARY CHARLES, zonder bekende woon- of verblijfplaats in Aruba.

De advocaat,
mr N.S. Gravenstijn

**ECHTSCHEIDING**

Bij vonnis van 3 november 1999 van het Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba is echtscheiding uitgesproken tussen:
FRANCISCA WERLEMAN en
OTTONIEL DE JESUS PIMENTEL FELIZ, beiden wonende in Aruba.

De advocaat,
mr N.S. Gravenstijn

**ECHTSCHEIDING**

Bij vonnis van 3 november 1999 van het Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba is echtscheiding uitgesproken tussen:
FELICIEN ROBERT CONNER, wonende in Aruba, en
FRANCINE JEAN, zonder bekende woon- of verblijfplaats in Aruba of elders.

De advocaat,
mr J.S. Kuiperdal

**SURSEANCE VAN BETALING**

De griffier van het Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba maakt bekend:

- dat door Wilfred Carlos Tjon A Loi, wonende in Aruba, ten deze domicilie kiezende aan de Schotlandstraat no. 38 te Oranjestad in Aruba ten kantore van de advocaat mr J.F.M. Zara, op 8 december 1998 ter Griffie van het Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba is ingediend een verzoek tot surseance van betaling;
- dat bij beschikking de dato 10 december 1998 van de Edelachtbare Heer Rechter in voormeld Gerecht de gevraagde surseance voorlopig is verleend met benoeming van de heer mr J.E. Thijsen, kantoorhoudende aan de Concessielaan no. 8, te Oranjestad in Aruba, tot bewindvoerder teneinde met voornoemde schuldenaar het beheer over diens zaken te voeren;
- dat de dag waarop de schuldeisers benevens voornoemde schuldenaar op voormeld verzoekschrift zullen worden gehoord door de heer Rechter voornoemd, is bepaald op donderdag 25 november 199 9 om 3:00 uur des namiddags in het Gerechtsgebouw in Aruba;
- dat bij voormeld verzoekschrift een ontwerp van akkoord niet is gevoegd.

De griffier,
G. Maduro–Lopez

**MEDEDELING**

GEMINI ARUBA N.V.

Hierbij delen wij mede dat per 4 november 1999 MeesPierson Trust (Aruba) N.V. haar ontslag heeft ingediend als directrice van bovengenoemde vennootschap.

De voormalige directrice,
MeesPierson Trust (Aruba) N.V.
L.G. Smith Boulevard 62, postbus 1218
Oranjestad, Aruba

**BEKENDMAKING**

DEMARARA COMMODITIES TRADING A.V.V.

Hierbij delen wij mede dat per 31 december 1998 AMTR Management N.V. haar ontslag heeft ingediend als directrice en wettelijk vertegenwoordigster van bovengenoemde vennootschap.

De voormalige directrice,
AMTR Management N.V.
Dominicanessenstraat 22, postbus 1256
Oranjestad, Aruba

**LIQUIDATIE**

GROLSCH LATIN AMERICA N.V.
(in liquidatie)

Bij besluit van de aandeelhouders van Grolsch Latin America N.V. van 18 augustus 1999 is besloten genoemde vennootschap met onmiddellijke ingang te ontbinden.

De vereffenaar,
Grolsch International B.V.
p/a Promes Trenité Van Doorne
Miramar Building, suite 303
L.G. Smith Boulevard 62, postbus 5152
Oranjestad, Aruba

**LIQUIDATIE**

CLIVIA HOLDING A.V.V.
(in liquidatie)

Hierbij wordt bekendgemaakt het besluit van de aandeelhoudersvergadering gehouden op 30 september 1999 tot ontbinding van de vennootschap.

De vereffenaar,
Amaco (Aruba) N.V.
Victor Hugostraat 10, postbus 157
Oranjestad, Aruba

**LIQUIDATIE**

SIGNAL TRADING A.V.V.
(in liquidatie)

Hierbij wordt bekendgemaakt het besluit van de

aandeelhoudersvergadering gehouden op 30 september 1999 tot ontbinding van de vennootschap.

De vereffenaar,
Amaco (Aruba) N.V.
Victor Hugostraat 10, postbus 157
Oranjestad, Aruba

**LIQUIDATIE**
I.A. MARKETING A.V.V.
(in liquidatie)

Op 27 oktober 1999 is in een buitengewone algemene vergadering van aandeelhouders besloten tot ontbinding van de vennootschap per voornoemde datum.
Het plan van uitkering, houdende de grondslagen van de verdeling, is neergelegd bij de Kamer van Koophandel en Nijverheid Aruba en ten kantore van de vennootschap.

De gevolmachtigde van de vereffenaar,
M.A.S. Management &
Advisory Services N.V.
Cumana 69
Oranjestad, Aruba

**LIQUIDATIE**
HOLD LUCK SHIPPING A.V.V.
(in liquidatie)

In een op 4 november 1999 gehouden buitengewone algemene vergadering van aandeelhouders van bovengenoemde vennootschap werd besloten tot haar ontbinding per dezelfde datum.
Het plan van uitkering, houdende de grondslagen van de verdeling, is bij de Kamer van Koophandel en Nijverheid Aruba zo mede ten kantore van de vennootschap ter inzage neergelegd.

De vereffenaar,
A.M.T.R. Management N.V.
Dominicanessenstraat 22, postbus 1256
Oranjestad, Aruba

**LIQUIDATIE**

Hierbij wordt bekendgemaakt het besluit van de aandeelhoudersvergadering gehouden op 9 november 1999 tot ontbinding van de vennootschap:

NEKEN A.V.V.
(in liquidatie)

De rekening en verantwoording is gedeponeerd bij de Kamer van Koophandel en Nijverheid Aruba.

De vereffenaar,
EuroTrust International N.V.
Sun Plaza, suite 306
L.G. Smith Boulevard 160, postbus 109
Oranjestad, Aruba

**LIQUIDATIE**
B.A.S. CONSULTANCY
SERVICES A.V.V.
(in liquidatie)

Bij besluit van de op 9 november 1999 gehouden buitengewone algemene vergadering van aandeelhouders is besloten tot ontbinding van de vennootschap.

De vereffenaar,
Manacor (Aruba) N.V.
Caya G.F. Betico Croes 85, postbus 1023
Oranjestad, Aruba

**LIQUIDATIE**
FOURSOME INVESTMENTS A.V.V.
(in liquidatie)

De rekening en verantwoording betreffende bovenstaande vennootschap liggen ter inzage bij de Kamer van Koophandel en Nijverheid Aruba.

De vereffenaar,
Manacor (Aruba) N.V.
Caya G.F. Betico Croes 85, postbus 1023
Oranjestad, Aruba

**LIQUIDATIE**
WILUNA A.V.V.
(in liquidatie)

In de buitengewone vergadering van aandeelhouders van 1 oktober 1999 is besloten tot ontbinding en algehele liquidatie van bovenge-

noemde vennootschap per 1 oktober 1999 met aanwijzing van Vokad Aruba N.V. als vereffenaar.
Het plan van uitkering ligt ter inzage bij de Kamer van Koophandel en Nijverheid Aruba alsmede ten kantore van de vennootschap.

De vereffenaar,
Vokad Aruba N.V.
Zepp Lampestraat 4
Oranjestad, Aruba

**LIQUIDATIE**
ALBE A.V.V.
(in liquidatie)

De rekening en verantwoording van Albe A.V.V. (in liquidatie) is ter inzage gedeponeerd bij de Kamer van Koophandel en Nijverheid Aruba en ten kantore van de vennootschap in Aruba.

De vereffenaar,
Vokad Aruba N.V.
Zepp Lampestraat 4
Oranjestad, Aruba

**LIQUIDATIE**
PETROFOAM A.V.V.
(in liquidatie)

De rekening en verantwoording van Petrofoam A.V.V. (in liquidatie) is ter inzage gedeponeerd bij de Kamer van Koophandel en Nijverheid Aruba en ten kantore van de vennootschap in Aruba.

De vereffenaar,
Vokad Aruba N.V.
Zepp Lampestraat 4
Oranjestad, Aruba

**LIQUIDATIE**
MELISSA CORPORATION A.V.V.
(in liquidatie per 11 oktober 1999)

Het plan van uitkering is gedeponeerd bij de Kamer van Koophandel en Nijverheid Aruba en ten kantore van de vennootschap.

De vereffenaar,
Dutch Antilles Management N.V.
p/a L.G. Smith Boulevard 160, suite 309
Oranjestad, Aruba

**LIQUIDATIE**
ARMIA OVERSEAS A.V.V.
(in liquidatie)

De vereffening van bovengenoemde vennootschap is voltooid. De vennootschap is op 27 oktober 1999 in het handelsregister doorgehaald.

De vereffenaar,
Exgress (Antilles) N.V.
p/a L.G. Smith Boulevard 162
Postbus 4145
Oranjestad, Aruba

**LIQUIDATIE**

Hierbij wordt bekendgemaakt dat de vennootschap:

LOVARNA CORPORATION A.V.V.
(in liquidatie)

is geliquideerd en de naam is doorgehaald in het handelsregister.

De vereffenaar,
C.T.F. (Aruba) N.V.
Sun Plaza, suite 306
Lloyd G. Smith Boulevard 160
Postbus 5127
Oranjestad, Aruba

**OPENBARE VERKOOP**
KRACHTENS RECHTERLIJK BEVEL

Op dinsdag 30 november 1999 des namiddags om veertien uur en dertig minuten zal in de vergaderzaal van de Kamer van Koophandel en Nijverheid Aruba aan de Zoutmanstraat no. 21 te Oranjestad, Aruba, ten overstaan van notaris mr F.E.E. Tjon Ajong, of haar plaatsvervanger, krachtens rechterlijk bevel in het openbaar bij opbod aan de meest biedende worden verkocht:

* het recht van erfpacht tot 25 augustus 2048 op een perceel domeingrond, groot 1.077 m2, gelegen aan de noordzijde van de Malmokweg te Westpunt in Aruba, kadastraal bekend als Tweede Afdeling Sectie A nummer 151, met het daarop gebouwde plaatselijk bekend als Malmokweg no. 27;

* het recht van erfpacht tot 5 december 2049 op een perceel domeingrond, groot 630 m2, gelegen te Ponton West in Aruba, kadastraal bekend als Eerste Afdeling Sectie K nummer 1204, met het daarop gebouwde plaatselijk bekend als Caya Frere Alexius no. 33;

* een perceel eigendomsgrond, groot 578 m2, gelegen te Seroe Pita in Aruba, kadastraal bekend als Eerste Afdeling Sectie R nummer 654, met het daarop gebouwde plaatselijk bekend als Seroe Pita no. 23-A;

* een perceel eigendomsgrond, groot ± 726 m2, gelegen te Hooiberg in Aruba, afkomstig van het perceel kadastraal bekend als Eerste Afdeling Sectie R nummer 3410, nader omschreven in meetrapport van 3 november 1995;

* een perceel eigendomsgrond, groot 356 m2, gelegen aan de Venezuelastraat te Oranjestad in Aruba, kadastraal bekend als Eerste Afdeling Sectie F nummer 888, met het daarop gebouwde plaatselijk bekend als Venezuelastraat no. 6;

* het recht van erfpacht tot 23 mei 2055 op een perceel domeingrond, groot 840 m2, gelegen te Westpunt in Aruba, kadastraal bekend als Tweede Afdeling Sectie A nummer 331.

De veilingsvoorwaarden zijn ter Griffie van het Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba gedeponeerd en houden ondermeer in dat iedere bieder gehouden is terstond een bankgarantie of andere vorm van zekerheid te stellen tot nakoming van zijn bod en de bijkomende kosten.

De notaris,
mr F.E.E. Tjon Ajong
Spinozastraat 3, Oranjestad, Aruba
Tel. 822947/822611/837973, fax. 821303

**OPENBARE VERKOOP**

Op vrijdag 17 december zal des namiddags om 14.00 uur ten overstaan van notaris mr M.A. Eman of haar plaatsvervanger in Hotel Caribbean Town, L.G. Smith Boulevard 2 te Oranjestad, in het openbaar worden verkocht, krachtens rechterlijk bevel ex artikel 409 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering van Aruba:

1. een perceel grond, groot 541 $m^2$, gelegen te Savaneta in Aruba, kadastraal bekend als Land Aruba, Vierde Afdeling sectie E nummer 625;
2. een perceel grond, groot 650 $m^2$, gelegen te Savaneta in Aruba, kadastraal bekend als Land Aruba, Vierde Afdeling sectie E nummer 316, met het daarop gebouwde stenen woonhuis, plaatselijk bekend als Savaneta 312-B;
3. een perceel grond, groot 730 $m^2$, gelegen te Savaneta in Aruba, kadastraal bekend als Land Aruba, Vierde Afdeling sectie E nummer 829, met de zich daarop bevindende stenen opstal van een woonhuis, plaatselijk bekend als Savaneta 524;
4. een perceel grond, groot 3234 $m^2$, gelegen te Savaneta in Aruba, kadastraal bekend als Land Aruba, Vierde Afdeling

sectie E nummer 1186.

De veilingvoorwaarden zijn gedeponeerd ter Griffie van het Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba en liggen vanaf 8 dagen voor de veiling ter inzage op het kantoor van notaris Eman voornoemd aan de Pastoor Hendrikstraat 91 in San Nicolaas.
Deze voorwaarden houden onder meer in dat iedere bieder geëist kan worden een of andere vorm van zekerheid te stellen ten minste gelijk aan het bedrag van zijn bieding vermeerderd met de veilingkosten.

De notaris,
mr M.A. Eman
telefoonnr.: 845567/841029

**OPENBARE AANBESTEDING**
Vernieuwing CVOA, fase 1

De minister van Onderwijs en Arbeid is voornemens in het openbaar aan te besteden:

Het project "Vernieuwing CVOA, fase 1 (Computers Voortgezet Onderwijs Aruba)", volgens bestek DIROND nr. 06, dienstjaar 1999.
Het project wordt door het Land Aruba gefinancierd.

Korte omschrijving van het werk:
Het leveren en bedrijfsklaar opleveren van computerapparatuur en toebehoren, inclusief bijbehorende besturingssystemen, programmatuur, alsmede voorzover nodig overzetten van de aanwezige software op de nieuwe servers t.b.v. de AVO-scholen.
Het werk is onderverdeeld in twee percelen:
Perceel 1: Computerhardware en accessoires.
Perceel 2: Software.

Uitvoeringstermijn:
Uiterlijk 10 weken na datum van aanvang.

Het bestek is vanaf 15 november 1999 verkrijgbaar bij de Directie Onderwijs, Frankrijkstraat 3, tegen betaling van Afl. 50,- per stuk, welk bedrag dient te worden voldaan bij de Afdeling Financieel Beheer en Administratie van de Directie Onderwijs.
De openbare bescheiden liggen vanaf 15 november 1999 ter inzage bij de Directie Onderwijs.
Inlichtingen worden verstrekt op 23 november 1999 om 14:00 uur bij de Directie Onderwijs.
De nota van inlichtingen wordt vastgesteld op 24 november 1999.
De openbare aanbesteding vindt plaats op 7 december 1999 om 14:00 uur ten kantore van de directeur van de Directie Onderwijs Aruba, Frankrijkstraat 3.
De inschrijver moet bij diens inschrijving de volgende bescheiden overleggen:
1. specificatie inschrijfsom;
2. bewijs van inschrijving bij de Kamer van Koophandel en Nijverheid Aruba;
3. bereidheidsverklaring voor bankgarantie conform de bij het bestek gevoegde model.

Inschrijving dient te geschieden op het bij het bestek verkregen gewaarmerkte inschrijvingsbiljet.

**OPENBARE AANBESTEDING**
In de bekendmaking van de Dienst Openbare Werken betreffende de openbare aanbesteding in de Landscourant van Aruba van 29 oktober 1999, editie no. 22, wordt i.v.m. diverse wijzigingen op de tekeningen en bestek, de aanbestedingsdatum van 5 november 1999 verschoven naar 12 november 1999.

**OPENBARE AANBESTEDING**
De minister van Justitie en Publieke Werken is voornemens in het openbaar aan te besteden:

Het project:

Recapping weg Noord-Palm Beach, volgens bestek DOW nr. 19, dienstjaar 1999.

Korte omschrijving van het werk:
Het recappen van ca. 585 m2 aan asfaltweg.

Uitvoeringstermijn:
2 kalenderweken na datum van aanvang.

Het bestek is vanaf 8 november 1999 verkrijgbaar bij de Dienst Openbare Werken (DOW) tegen betaling van Afl. 150,-, welk bedrag dient te worden voldaan bij de kassier van de DOW.
De openbare bescheiden liggen ter inzage vanaf 8 november 1999 bij de DOW bij het secretariaat van de Dienst.

Inlichtingen worden verstrekt op 17 november 1999 om 10:00 uur v.m. bij de DOW.
De nota van inlichtingen wordt vastgesteld op 19 november 1999.
De openbare aanbesteding vindt plaats op 26 november 1999 om 11:00 uur v.m. op het kantoor van het Hoofd van de Dienst Openbare Werken.

De inschrijver moet bij zijn inschrijving de volgende bescheiden overleggen:

1. bewijs van inschrijving bij de Kamer van Koophandel en Nijverheid Aruba;
2. bereidheidsverklaring tot het instellen van een bankgarantie;
3. de staat van eenheidsprijzen voor verrekening van meer— en minderwerken;
4. een lijst van in te schakelen onderaannemers;
5. een lijst van in te zetten materieel.

Inschrijving dient te geschieden op het bij het bestek gevoegde en gewaarmerkte inschrijvingsbiljet.

**OPENBARE AANBESTEDING**

De minister van Justitie en Publieke Werken is voornemens in het openbaar aan te besteden:

Het project:
Afvalwaterstructuurplan; hoofdtransportleidingen nr. 2 en 3, volgens bestek DOW nr. 22, dienstjaar 1999.

Korte omschrijving van het werk:
Het aanleggen van de eerste fase van de twee bypassrioolstrengen, inclusief het aanleggen van minimaal één pompput.

Uitvoeringstermijn:
6 kalendermaanden na datum van aanvang.

Het bestek is vanaf 12 november 1999 verkrijgbaar bij de Dienst Openbare Werken (DOW) tegen betaling van Afl. 500,-, welk bedrag dient te worden voldaan bij de kassier van de DOW.
De openbare bescheiden liggen ter inzage vanaf 12 november 1999 bij de DOW bij het secretariaat van de Dienst.

Inlichtingen worden verstrekt op 24 november 1999 om 10:00 uur v.m. bij de DOW.
De nota van inlichtingen wordt vastgesteld op 26 november 1999.
De openbare aanbesteding vindt plaats op 3 december 1999 om 11:00 uur v.m. op het kantoor van het Hoofd van de Dienst Openbare Werken.

De inschrijver moet bij zijn inschrijving de volgende bescheiden overleggen:

1. bewijs van inschrijving bij de Kamer van Koophandel en Nijverheid Aruba;
2. bereidheidsverklaring tot het instellen van een bankgarantie;
3. de staat van eenheidsprijzen voor ver-

rekening van meer– en minderwerken;
4. een lijst van in te schakelen onderaannemers;
5. een lijst van in te zetten materieel.

Inschrijving dient te geschieden op het bij het bestek gevoegde en gewaarmerkte inschrijvingsbiljet.

**UITGEGEVEN NUMMERS VAN HET AFKONDIGINGSBLAD VAN ARUBA**

Door de minister van Justitie en Publieke Werken zijn in de jaargang 1999 de volgende nummers van het Afkondigingsblad van Aruba uitgegeven:

No. 49 Landsbesluit, houdende algemene maatregelen, van 19 oktober 1999 ter uitvoering van artikel 4, eerste lid, van de Landsverordening renovatie hotels en aanverwante gelegenheden (AB 1987 no. 92).

No. 57 Landsbesluit van 28 oktober 1999 no. 1, houdende inwerkingtreding van de landsverordening van 22 april 1999, houdende regels inzake de openbaarheid van bestuur (Landsverordening openbaarheid van bestuur (AB 1999 no. 12).

**STATUTEN VAN DE VERENIGING IGLESIA MARANATHA**

NAAM, DUUR EN ZETEL

Artikel 1

1. De vereniging draagt de naam IGLESIA MARANATHA (hierna: "de Vereniging").
2. De Vereniging is opgericht op acht en twintig mei negentienhonderd vier en tachtig voor onbepaalde tijd en is gevestigd in Aruba.

VERENIGINGSJAAR/BOEKJAAR

Artikel 2

Het verenigingsjaar is gelijk aan het kalenderjaar. Het boekjaar is gelijk aan het verenigingsjaar.

DOEL EN MIDDELEN

Artikel 3

De vereniging stelt zich ten doel:
1. een christelijke congregatie te zijn voor al diegenen de geloofsbelijdenis onderschrijven, zoals door het bestuur gebaseerd op de bijbel, bij reglement is vastgesteld;
2. haar leden te (ver)sterken in hun geloofsovertuiging en het gemeenschappelijke geloof van haar leden te verbreiden.

Artikel 4

De Vereniging tracht haar doel te bereiken door:
a. het verkrijgen van een eigen kerkgebouw voor openbare godsdienstoefening;
b. het houden van samenkomsten alwaar het christelijk evangelisch geloof zal worden gepredikt;
c. het verschaffen van hulp aan- en het zowel nationaal als internationaal casu quo interregionaal samenwerken met andere personen en organisaties welke een gelijk doel nastreven;
d. alle andere wettige middelen die tot het bereiken van het doel kunnen bijdragen.

GELOOFSOVERTUIGING

Artikel 5

De vereniging is gebaseerd op het navolgende christelijk evangelisch geloof:
a. de Bijbel is het Heilige Schrift en letterlijk geïnspireerd door het Woord Gods (2 Timotheus 3:6/Petrus 1:20.21);
b. de Drieëenheid manifesteert zich in drie Personen: de Vader, de Zoon en de Hei-

lige Geest (Mattheus 3:16-1/Johannes 14:16-26);

c. de maagdelijke geboorte van Jezus Christus en Zijn Goddelijkheid (Mattheus 1:18.21);

d. de Onbevlekte ontvangenis van Jezus Christus en Zijn vervangende verlossingsdood als Onze Verlosser (2 Corinthiërs 5:21/Petrus 2:24/1 Petrus 3:18);

e. de lichamelijke verrijzenis van Jezus Christus en Zijn Persoonlijke terugkeer in heerlijkheid (Titus 2:13/2 Thessalonicenzen 1:7-9/Handelingen 1:9-11);

f. de lichamelijke verrijzenis van de geredden ten eeuwig leven en het overgankelijk genot in de hemel en de verrijzenis van de verdoemden ten eeuwige verdoemenis (1:7-9/Openbaring 21:1-8, 21-27/Johannes 3:16, 18, 36);

g. het behoud door genade en het geloof en niet uit werken (Epheziërs 2:8.9);

h. de zondeval en de verloren staat van de mens wiens totale verderfelijkheid eist de beproeving van de wedergeboorte (Johannes 3:3/Romeinen 3:10-20.23);

i. de doop door onderdompeling en het avondmaal (Markus 16:15.16/Mattheus 3:13-17/1 Corinthiërs 11:23-28);

j. de commissie van de Heer Jezus Christus aan Zijn kerk (Mattheus 28, 18-20).

GELDMIDDELEN
Artikel 6

1. De geldmiddelen van de Vereniging bestaan uit:
   a. vrijwillige contributies van haar leden;
   b. schenkingen, legaten en makingen;
   c. alle andere op wettige wijze verkregen baten.
2. Een lid kan nimmer tegen zijn zin worden verplicht tot het betalen van contributie.

LIDMAATSCHAP
Artikel 7

1. Het lidmaatschap moet schriftelijk worden aangevraagd bij het bestuur van de Vereniging.
2. Het bestuur beslist over het toelaten van een lid.
3. Bij reglement kunnen nadere regelingen worden gesteld met betrekking tot de vereisten ter verkrijging van het lidmaatschap en andere voorwaarden die met het lidmaatschap verband houden.
4. Indien toelating tot de Vereniging wordt geweigerd, moet het bestuur de aanvrager binnen twee weken na het bestuursbesluit schriftelijk en met opgave van redenen van de afwijzing in kennis stellen.

EINDE LIDMAATSCHAP
Artikel 8

Het lidmaatschap eindigt door:

a. opzegging door het lid; de opzegging dient schriftelijk aan het bestuur te worden meegedeeld;

b. overlijden van het lid;

c. opzegging door het bestuur namens de Vereniging, hetgeen schriftelijk en onder opgave van redenen moet geschieden.
De Vereniging kan het lidmaatschap van een lid opzeggen indien redelijkerwijs niet van haar gevergd kan worden dat zij het lidmaatschap laat voortduren.

d. royement door de algemene ledenvergadering.
De algemene ledenvergadering kan besluiten een lid te royeren indien het lid herhaaldelijk in strijd handelt met de statuten, reglementen of besluiten van de Vereniging dan wel de Vereniging op onredelijke wijze benadeelt.
Het bestuur stelt het lid direct schriftelijk en onder opgave van de redenen van een dergelijk besluit op de hoogte.

CONTRIBUTIE
Artikel 9

1. De hoogte van de contributie wordt vastgesteld door het bestuur.
2. Bij het eindigen van het lidmaatschap in de loop van een verenigingsjaar vindt er geen restitutie van de contributie plaats. Degene die lid wordt tijdens het verenigingsjaar moet naar tijdsgelang contributie betalen, voorzover het lid zich daartoe bereid heeft verklaard.

BESTUUR
Artikel 10

1. Het bestuur van de Vereniging bestaat uit een oneven aantal van ten minste vijf en ten hoogste negen leden, waaronder een voorzitter, een vice-voorzitter, een secretaris en een penningmeester.
2. Tot voorzitter van de Vereniging zal worden benoemd de door het bestuur aan de algemene ledenvergadering voorgedragen geestelijke.
De overige bestuursleden worden gekozen door de algemene ledenvergadering. De bestuursleden wijzen uit hun midden een vice-voorzitter, een secretaris en een penningmeester aan.
3. Ook als het aantal bestuursleden minder dan vijf bedraagt, blijft het bestuur bevoegd. Het bestuur moet alsdan binnen twee maanden nadat het aantal bestuursleden beneden genoemde minimum is gedaald een algemene ledenvergadering bijeenroepen om in de vacature(s) te voorzien.
4. Bestuursleden moeten meerderjarig zijn.
5. Bestuursleden worden benoemd voor een periode van twee jaren, met uitzondering van de voorzitter die in functie blijft gedurende zijn gehele ambtsperiode.
Bestuursleden zijn terstond herkiesbaar.
6. Een bestuurslid kan met opgave van reden(en) door de algemene ledenvergadering worden geschorst of ontslagen.
Een schorsing die binnen drie maanden niet door ontslag wordt gevolgd, eindigt na verloop van die periode.
7. Het bestuur kan zich - onder haar verantwoordelijkheid - doen bijstaan door derden.

AFWEZIGHEID/BELET/ONTSTENTENIS
Artikel 11

In geval van afwezigheid, belet of ontstentenis van de voorzitter treedt de vice-voorzitter in zijn plaats. In geval van afwezigheid belet of ontstentenis van de vice-voorzitter, de secretaris en/of de penningmeester zal hun plaats worden ingenomen door die bestuursleden die daartoe jaarlijks door het bestuur worden aangewezen. Vereniging van bestuursfuncties is slechts in dit geval toegestaan, met dien verstande dat indien de afwezigheid, het belet of de ontstentenis een periode van twaalf maanden overschrijdt, het in de laatste zin van artikel 10, derde lid, bepaalde, van overeenkomstige toepassing is. Degene die tussentijds wordt benoemd, heeft in het bestuur zitting gedurende de resterende periode van zijn voorganger.

DAGELIJKS BESTUUR
Artikel 12

Het dagelijks bestuur van de Vereniging bestaat uit de voorzitter, de secretaris en de penningmeester en is belast met de uitvoering van de beslissingen van de algemene ledenvergadering alsmede van de beslissingen van het bestuur.

VERTEGENWOORDIGING
Artikel 13

De Vereniging wordt in en buiten rechte vertegenwoordigd door twee leden van het dagelijks bestuur gezamenlijk handelende.

EINDE BESTUURSLIDMAATSCHAP
Artikel 14

Het bestuurslidmaatschap eindigt:

a. door ontslag door de algemene ledenvergadering als bedoeld in artikel 10, zesde lid;
b. door overlijden van het bestuurslid;
c. door ontslagneming door het bestuurslid zelf met inachtneming van een opzegtermijn van ten minste een maand.

BESTUURSVERGADERINGEN EN -BESLUITVORMING
Artikel 15

1. Het bestuur vergadert zo dikwijls de voorzitter of - in geval van het in artikel 10, eerste lid, genoemde minimum - ten minste twee en - in geval van een hoger aantal - ten minste vijf andere bestuursleden dat wensen.
2. De oproepingstermijn voor een bestuursvergadering bedraagt ten minste zeven dagen.
3. Iedere oproep bevat de agenda waarop de ter vergadering te behandelen onderwerpen zijn vermeld.
4. Slechts onderwerpen die op de agenda vermeld zijn, kunnen ter vergadering worden behandeld, tenzij ten minste de helft plus één van het totale aantal bestuursleden tegen de behandeling van additionele onderwerpen geen bezwaar hebben.
5. Het bestuur heeft goedkeuring nodig van de algemene ledenvergadering voor:
   a. het aangaan van transacties die de Vereniging binden en een groter financieel belang hebben dan eenhonderd duizend Arubaanse florin (Afl. 100.000,--);
   b. het aangaan van overeenkomsten tot verkrijgen, vervreemden of bezwaren van registergoederen;
   c. het sluiten van overeenkomsten waarbij de Vereniging zich als borg of hoofdelijk medeschuldenares verbindt, zich voor een derde sterk maakt of zich tot zekerheid voor de schuld van een ander verbindt.

Artikel 16

1. Rechtsgeldige besluiten kunnen slechts worden genomen ter vergadering waarin ten minste de meerderheid van het totaal aantal bestuursleden aanwezig is.
2. Het bestuur beslist bij volstrekte meerderheid van de uitgebrachte stemmen.
3. Elk lid heeft het recht tot het uitbrengen van één stem.
4. Als de stemmen staken heropent de voorzitter de discussie; als de stemmen daarna weer staken beslist de voorzitter.
5. Bestuursleden kunnen zich ter vergadering doen vertegenwoordigen door een mede-bestuurslid.
6. Van het verhandelde ter vergadering wordt een besluitenlijst gehouden door de secretaris, welke door de secretaris en de voorzitter wordt ondertekend.

BESLUITVORMING BUITEN VERGADERING
Artikel 17

In afwijking van het in de artikelen 15 en 16 bepaalde, kan het bestuur buiten vergadering rechtsgeldige besluiten nemen, mits alle bestuursleden aanwezig zijn en het besluit met algemene stemmen wordt genomen.

ALGEMENE LEDENVERGADERINGEN
Artikel 18

1. Algemene ledenvergadering worden door de het bestuur bijeengeroepen zo vaak als de voorzitter dan wel het bestuur dat nodig oordeelt, doch ten minste eenmaal per jaar.
2. Indien ten minste vijf leden onder opgave van te behandelen onderwerpen zulks schriftelijk verzoeken, is het bestuur verplicht binnen dertig dagen na zodanig

verzoek een algemene ledenvergadering bijeen te roepen.
Blijft het bestuur in gebreke, dan zijn de verzoekers - met inachtneming van het bepaalde in het derde lid van dit artikel - zelf tot oproeping bevoegd.
3. Oproeping geschiedt schriftelijk met inachtneming van een termijn van ten minste veertien dagen, de dag van oproeping en die ter algemene ledenvergadering niet meegerekend.
Bij de oproeping worden de te behandelen onderwerpen vermeld.
Over onderwerpen welke niet op de agenda zijn vermeld, kunnen steeds wettige besluiten worden genomen, mits alle leden ter algemene ledenvergadering aanwezig zijn.
4. Leden kunnen zich ter algemene ledenvergadering niet doen vertegenwoordigen door een mede-verenigingslid of een derde.
5. Algemene ledenvergaderingen worden voorgezeten door de voorzitter.

Artikel 19

1. Tenzij in deze statuten anders is bepaald, worden besluiten van de algemene ledenvergaderingen genomen bij volstrekte meerderheid van de uitgebrachte stemmen.
2. Ieder lid heeft het recht één stem uit te brengen.
3. Van het verhandelde ter algemene ledenvergadering wordt een besluitenlijst gehouden door de secretaris van het bestuur, welke wordt ondertekend door de voorzitter en de secretaris.

STEMMING
Artikel 20

1. Stemming over personen geschiedt schriftelijk bij ongetekende gesloten stembriefjes; stemming over zaken geschiedt mondeling, tenzij een lid schriftelijke stemming verlangt.
2. Indien moet worden overgegaan tot een benoeming is diegene benoemd die de helft plus één van de uitgebrachte stemmen op zich heeft verenigd. Heeft niemand een zodanige meerderheid op zich verenigd, dan vindt een herstemming plaats tussen de personen die de meeste stemmen op zich hebben verenigd.
Staken de stemmen dan weer, dan beslist het lot tussen degenen die na de tweede stemming de meeste stemmen op zich hebben verenigd.
Indien de stemmen staken over een voorstel, dan niet de verkiezing van personen betreft, dan is het verworpen.
3. Blanco stemmen worden geacht niet te zijn uitgebracht.

JAARLIJKSE
ALGEMENE LEDENVERGADERING
Artikel 21

1. De jaarlijkse algemene ledenvergadering (de jaarvergadering) wordt gehouden voor één april.
2. In deze algemene ledenvergadering wordt in ieder geval:
   a. tot goedkeuring van de notulen van de vorige jaarvergadering overgegaan;
   b. door het bestuur verslag uitgebracht omtrent de gang van zaken van de Vereniging en het gevoerde bestuur gedurende het aflopen verenigingsjaar;
   c. door de penningmeester rekening en verantwoording afgelegd over het gevoerde beheer van de geldmiddelen over het afgelopen verenigingsjaar;
   d. door de kascommissie - welke de boeken en bescheiden heeft nagezien alsmede de kasmiddelen

heeft gecontroleerd - verslag uitgebracht en een nieuwe kascommissie benoemd. Bestuursleden kunnen niet tot lid van de kascommissie worden benoemd;

e. de balans en de winst- en verliesrekening van het afgelopen verenigingsjaar vastgesteld, tezamen met een toelichting;

f. eventueel de contributie vastgesteld;

g. zo nodig, in vacatures voorzien danwel een nieuw bestuur benoemd.

JAARREKENING
Artikel 22

1. Jaarlijks, uiterlijk één maand vóór de jaarlijkse algemene ledenvergadering, stelt het bestuur de jaarrekening op, bestaande uit het jaarverslag en de balans en winst- en verliesrekening met toelichting als bedoeld in het tweede lid, sub e, van artikel 21, van welke stukken vanaf de dag van de oproep tot de algemene ledenvergadering ten behoeve van de leden een exemplaar ter inzage wordt gelegd.

2. Vaststelling van de balans en de winst- en verliesrekening door de jaarlijkse algemene ledenvergadering strekt het bestuur tot décharge voor het in het afgelopen verenigingsjaar gevoerde bestuur voor zover dat uit die stukken blijkt.

STATUTENWIJZIGING EN ONTBINDING
Artikel 23

1. Besluiten tot wijziging van de statuten of tot ontbinding van de Vereniging kunnen slechts worden genomen door de algemene ledenvergadering in een speciaal tot dat doel bijeengeroepen ledenvergadering, waarin ten minste de helft plus één van het totaal aantal leden aanwezig is en met een meederheid van ten minste tweederde van de uitgebrachte stemmen.

2. Is voormeld quorum niet aanwezig, dan wordt een nieuwe ledenvergadering bijeengeroepen, te houdenbinnen uiterlijk dertig doch niet eerder dan veertien dagen na de eerste ledenvergadering; in die ledenvergadering kunnen besluiten betreffende statutenwijziging of ontbinding van de Vereniging worden genomen met een meerderheid van ten minste tweederde van de uitgebrachte stemmen, ongeacht het aantal leden dat alsdan aanwezig is.

3. De oproeping tot een ledenvergadering als in dit artikel bedoeld dient te geschieden met inachtneming van een termijn van dertig dagen. In de oproep tot een dergelijke ledenvergadering moet worden vermeld dat in die vergadering wijziging van de statuten of ontbinding van de Vereniging aan de orde zal komen, alsook dient daar bij - indien het een statutenwijziging betreft - te worden gevoegd de tekst van de voorgestelde statutenwijziging.

4. Een statutenwijziging is niet van kracht dan nadat de goedkeuring bij landsbesluit is verkregen.

ONTBINDING
Artikel 24

1. In geval van ontbinding van de Vereniging, is het in artikel 23 van overeenkomstige toepassing.

2. De liquidatie geschiedt met inachtneming van het bepaalde bij artikel 1680 en volgenden van het Burgerlijk Wetboek van Aruba.

3. Tenzij het ontbindingsbesluit anders bepaalt, is het bestuur belast met de liquidatie van de Vereniging.

4. Het na liquidatie eventueel resterend

batig saldo, wordt aangewend overeenkomstig het daartoe bij het ontbindingsbesluit bepaalde.

REGLEMENTEN
Artikel 25

Aan deze statuten kan nadere uitwerking worden gegeven bij door de algemene ledenvergadering vast te stellen reglement(en), welke niet in strijd mogen zijn met de wet of deze statuten.

SLOTBEPALING
Artikel 26

In alle gevallen waarin deze statuten, de in artikel 25 bedoelde reglementen of de wet niet voorzien, beslist de algemene ledenvergadering.

Bekendmaking aan de scheepvaart tot wijziging van Bekendmaking aan de scheepvaart no. 280/1992
(Voorschriften voor de waterdichte afsluiting, de stabiliteit en de waterdichte indeling van offshore bevoorradingsschepen)

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,

Gelet op artikel 174, eerste lid, van het Schepenbesluit 1965;

Maakt bekend:

Artikel I

Bekendmaking aan de scheepvaart no. 280/1992 komt te luiden:

Artikel 1

De waterdichte afsluiting, de stabiliteit van offshore bevoorradingsschepen, zowel in intacte als in lekke toestand, en de waterdichte indeling moet voldoen aan het bepaalde in de bij deze bekendmaking behorende bijlagen.

Artikel 2

Met de in deze bekendmaking vastgestelde technische normen of technische eisen worden gelijkgesteld daaraan gelijkwaardige technische normen of technische eisen, vastgesteld door een andere lid-staat van de Europese Unie dan wel door een staat die partij is bij de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte.

Artikel II

Deze bekendmaking treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Deze bekendmaking zal met de bijlagen en de toelichting in de Staatscourant, in de Curaçaosche Courant en in de Landscourant van Aruba worden geplaatst.

Moerkapelle, 22 december 1997,
Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,
ir H.G.H. ten Hoopen.

**Bijlagen I en II betreffende de voorschriften voor de waterdichte afsluiting, de stabiliteit en de waterdichte indeling van offshore bevoorradingsschepen**

**(behoort bij de Bekendmaking aan de Scheepvaart nr. 280/1992)**

INHOUDSOPGAVE

BIJLAGE I

# 1 ALGEMEEN

## 1.1 *Definities*

Voor de toepassing van deze bekendmaking en bijbehorende bijlagen wordt verstaan onder:

1.1.1 offshore bevoorradingsschip: een schip dat
- .1 in hoofdzaak wordt gebruikt voor het vervoer van voorraden, materialen en uitrustingsstukken naar offshore-installaties; en
- .2 is ontworpen met voorlijk gelegen accommodatieruimten en brug en met een zich in het achterschip bevindend blootgesteld ladingdek ten behoeve van ladingbehandeling op zee;

1.1.2 offshore-installatie:
een constructie op zee ten dienste van de opsporing of winning van delfstoffen of een daarmee gelijk te stellen installatie;

1.1.3 lengte:
de lengte (L) van een schip, zoals omschreven in artikel 2, eerste lid, van bijlage I, van het Schepenbesluit 1965;

1.1.4 loodlijnen:
de loodlijnen, zoals omschreven in artikel 2, tweede lid, van bijlage I, van het Schepenbesluit 1965;

1.1.5 dicht tegen weer en wind:
de mate van waterdichtheid, zoals omschreven in artikel 2, twaalfde lid, van bijlage I, van het Schepenbesluit 1965;

1.1.6 zomervrijboord:
het vrijboord, zoals omschreven in artikel 40, eerste lid, van bijlage I, van het Schepenbesluit 1965.

# 2 VOORZIENINGEN EN MAATREGELEN TEGEN KAPSEIZEN

## 2.1 *Waterdichte afsluiting en constructieve voorzieningen tegen kapseizen.*

2.1.1 Ontluchtingen en ventilatiekokers moeten op een beschermde plaats zijn aangebracht om beschadiging tijdens ladingbehandeling te voorkomen en om de mogelijkheid tot instromen van water zoveel mogelijk te voorkomen. Ontluchtingen op blootgestelde lading- en bakdekken moeten zijn voorzien van automatisch werkende afsluitmiddelen.

2.1.2 Toegangen tot de ruimte voor machines moeten zich, indien mogelijk, in de bak bevinden. Elke toegang vanaf het blootgestelde ladingdek

tot de ruimte voor machines moet zijn afgesloten met twee achtereenvolgens te passeren deuren, die dicht tegen weer en wind kunnen worden afgesloten door middel van pakking en knevels of andere gelijkwaardige middelen. De toegang tot een ruimte onder het blootgestelde ladingdek moet bij voorkeur zijn gelegen in een bovenbouw of zijn gerealiseerd vanaf een bovenbouwdek.

2.1.3 Aan de plaats van de ventilatiekokers op de ruimte voor machines moet bijzondere aandacht worden geschonken. Bij voorkeur moeten deze kokers worden geplaatst op het bovenbouwdek of op een daarmee overeenkomend niveau indien geen bovenbouw is aangebracht.

2.1.4 Luiken en deuren die toegang geven tot het ladingdek moeten tijdens de vaart gesloten worden gehouden, tenzij het scheepsbedrijf zich hier tegen verzet. In dat geval moeten zij steeds onmiddellijk gesloten kunnen worden en van een waarschuwing zijn voorzien, waaruit duidelijk blijkt dat zij onmiddellijk na gebruik moeten worden gesloten.

2.1.5 De oppervlakte van de waterloospoorten in de verschansing ter weerszijde van het ladingdek moet ten minste voldoen aan het bepaalde in artikel 24, van Bijlage I, van het Schepenbesluit 1965. De verdeling van de waterloospoorten moet zodanig zijn dat een optimale afvoer verzekerd is van het, zich in en tussen een deklading pijpen en in de nissen aan de achterzijde van de bak, verzamelde water.
In deze waterloospoorten mogen geen kleppen zijn aangebracht op schepen die worden gebruikt in gebieden met een gerede kans op ijsafzetting.

2.1.6 De oppervlakte van de openingen voor afvoer van water vanaf een dekgedeelte bestemd voor de stuwage van pijpen, moet aanzienlijk groter zijn dan de vereiste oppervlakte voor waterloospoorten in de verschansing ter weerszijde van het ladingdek. De afvoeropeningen mogen niet van kleppen zijn voorzien.

2.1.7 Een slepend schip moet zijn voorzien van middelen om de sleeplijn snel te kunnen laten slippen.

2.2 *Voorzorgsmaatregelen tegen kapseizen*

2.2.1 De deklading moet zodanig zijn gestuwd dat de waterloospoorten, alsmede de spuimogelijkheid van de dekgedeelten voor de stuwage van pijpen, op generlei wijze wordt versperd of belemmerd.

2.2.2 Een schip dat wordt gebezigd voor het slepen mag geen deklading vervoeren, anders dan een behoorlijk gestuwde beperkte hoeveelheid die noch de veiligheid van het werk van de bemanning aan dek, noch de juiste werking van de sleepinrichting belemmerd.

2.2.3 In alle beladingstoestanden moet op het hek een vrijboord van ten minste 0,005 L worden gehandhaafd.

## 3. INTACTE STABILITEIT

### 3.1 *Tekeningen en bescheiden*

De tekeningen en bescheiden die ter beoordeling van de stabiliteit moeten worden ingediend moeten bestaan uit:

3.1.1 een berekeningsverslag van de met het schip gehouden hellingproef, bevattende:

.1 de berekening van de massa van het ledige bedrijfsklaar schip;

.2 de berekening van de ligging van het gewichtszwaartepunt van het ledige bedrijfsklare schip in hoogte boven de basislijn (KG), volgens norm NEN 3085;

.3 de berekening van de ligging van het gewichtszwaartepunt van het ledige bedrijfsklare schip in lengte ten opzichte van de achterloodlijn of ten opzichte van de ½ $L_{ord}$ (Gl), een en ander volgens norm NEN 3085.

3.1.2 stabiliteitsgegevens bestaande uit:

.1 een capaciteitsplan dat de nodige gegevens betreffende tanks en eventuele laadruimten bevat. Op het plan moet door middel van een tekening van de langsdoorsnede van het schip, alsmede van de nodige horizontale doorsneden over dubbele bodemtanks, enz. de juiste ligging en de bestemming van de verschillende compartimenten zijn aangegeven. In de vorm van een tabel moet op het capaciteitsplan de inhouden van de verschillende tanks en laadruimten met de ligging van de bijbehorende zwaartepunten in hoogte boven de basislijn en in lengte ten opzichte van de achterloodlijn of ten opzichte van ½ $L_{ord}$, een en ander volgens de norm NEN 3085, zijn vermeld. In deze tabel moet voor elke tank tevens de invloed van het vrije vloeistofoppervlak in de tank zijn aangeven;

.2 een carènediagram met inbegrip van de krommen van spantoppervlakken (Bonjean-krommen) en de krommen van spantmomenten[1]), ter controle van de hydrostatische gegevens in het berekeningsverslag van de hellingproef. De berekening van de gegevens voor het carènediagram moet in overeenstemming met het gestelde in Bijlage II worden uitgevoerd.
Indien de hydrostatische gegevens in het berekeningsverslag van de hellingproef direct zijn berekend bij de trim en de diepgangen, behorende bij de toestand tijdens de hellingproef en met een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie aanvaard computerprogramma, behoeft een dergelijk carènediagram niet te worden ingediend;

---

[1]) Deze gegevens mogen ook in de vorm van daartoe geëigende tabellen worden ingediend.

.3 een diagram van de dwarskrommen van statische stabiliteit voor hellingen van 5, 10, 15, 20, 25, 30, 40, 50 en 60 graden, zijnde de grafieken van KNsinΦ, uitgezet op het deplacement in tonnen van 1000 kg, op buitenkant huid met aanhangsels in zout water met een dichtheid van 1,025 $t/m^3$ [1]). Hierin is de KNsinΦ de afstand van het kielpunt (K) -het snijpunt van de hartlijn van het schip met malkant spant, ter plaatse van het grootspant - tot de lijn van opdrijvende kracht bij de betreffende helling. De berekening moet in overeenstemming met het gestelde in Bijlage II worden uitgevoerd;

.4 de berekening van de ligging van het gewichtszwaartepunt in hoogte en in lengte, van de diepgangen voor en achter, van de aanvangsmetacenterhoogte ($\overline{GM}$) en van de kromme van de armen van statische stabiliteit voor de volgende beladingstoestanden van het schip:

.4.1 vertrek uit de haven, met het schip zodanig afgeladen tot het zomermerk met eventueel onderdeks gestuwde lading, met lading aan dek waarvan de plaats en het gewicht is gespecificeerd, met volledige voorraden, met volle bunkers en drinkwatertanks, dat deze toestand overeenkomt met de ongunstigste belading die in de praktijk zal plaatsvinden;

.4.2 aankomst in haven, als aangegeven in .4.1 en met een restant aan voorraden, brandstof en drinkwater overeenkomende met 10 percent van de in .4.1 gegeven hoeveelheden;

.4.3 vertrek uit haven in ballasttoestand, zonder lading doch met volledige voorraden, volle bunkers en drinkwatertanks;

.4.4 aankomst in haven in ballasttoestand zonder lading en met een restant aan voorraden, brandstof en drinkwater overeenkomende met 10 percent van de in .4.3 gegeven hoeveelheden;

.4.5 de uit oogpunt van stabiliteit meest ongunstige bedrijfstoestand;

.4.6 andere relevante voorgenomen beladingstoestanden, rekening houdend met de wijze van gebruik van het schip.;

Bij de berekening van de beladingstoestanden, genoemd in .4.1 tot en met .4.6, moet rekening worden gehouden met de invloed van vrije vloeistofoppervlakken in de tanks alsmede met de invloed van de wind op het schip, zoals aangegeven in 4. respectievelijk 5., van Bijlage II, is aangegeven.
Tevens moet rekening worden gehouden met de in 3.2 gestelde aannamen.

Bij elke beladingstoestand dient op klein formaat de verdeling van de lading en de vulling van de tanks te worden aangegeven in een of meer langsdoorsneden van het schip.

.5 een tabel waarin voor een voldoende aantal diepgangen (ten opzichte van de onderkant van de kielplaat), de volgende hydrostatische gegevens van het schip kunnen worden afgelezen:

deplacement in zoet water met een dichtheid van 1.000 $t/m^3$ op buitenkant huid met aanhangsels, in tonnen van 1000 kg;

deplacement in zout water met een dichtheid van 1.025 $t/m^3$ op buitenkant huid met aanhangsels, in tonnen van 1000 kg;

gewicht, nodig voor 1 cm diepgangsverandering in zout water met een dichtheid van 1,025 $t/m^3$, in tonnen van 1000 kg;

moment, nodig voor 1 cm totale trimverandering op de diepgangschalen in zout water met een dichtheid van 1,025 $t/m^3$, in tonmeters;

drukkingspunt in lengte ten opzichte van de lijn, bedoeld in .3, in meters;

zwaartepunt van de lastlijn in lengte ten opzichte van de lijn, bedoeld in .3, in meters;

dwarsmetacentrum boven de basislijn in meters;

Teneinde de diverse hydrostatische gegevens nauwkeurig te kunnen vaststellen mogen de diepgangsverschillen niet groter zijn dan 2 cm.

.6 een tekening waaruit op eenvoudige wijze het verband tussen de op de diepgangsmerken afgelezen diepgangen, en de gemiddelde diepgang op $\frac{1}{2}$ $L_{ord}$ kan worden afgeleid. Deze tekening kan worden gecombineerd met de tekening "plaatsing diepgangsmerken";

.7 een kromme van maximaal toelaatbare KG waarbij nog wordt voldaan aan de criteria, genoemd in 3.3, uitgezet op de diepgang in meters ten opzichte van de onderkant van de kielplaat en op het deplacement in tonnen van 1000 kg op buitenkant huid met aanhangsel in zout water met een dichtheid van 1,025 $t/m^3$. Hierbij geeft KG de ligging van het gewichtszwaartepunt boven de basislijn aan, nadat dit is gecorrigeerd voor de invloed van vrije vloeistofoppervlakken in de tanks.
In het algemeen zullen de in het bedrijf voorkomende trimtoestanden van de offshore bevoorradingsschepen een merkbare invloed hebben op de hydrostatische gegevens en op de armen van statische stabiliteit. In dat geval moeten meerdere krommen van maximaal toelaatbare KG worden ingediend;

.8 informatie ten behoeve van het juiste gebruik van een eventueel aanwezige inrichting voor de demping van de slingerbeweging van het schip.

3.2 *Aannamen met betrekking tot de beladingstoestanden*

Met betrekking tot de berekening van de beladingstoestanden gelden de volgende aannamen:

.1 als het schip voorzien is van ladingtanks moeten de beladingstoestanden, omschreven in 3.1.2.4.1 en 3.1.2.4.2, eerst worden berekend met de ladingtanks gevuld en vervolgens met de ladingtanks leeg;

.2 indien, ter voldoening aan de stabiliteitscriteria, in enige beladingstoestand een hoeveelheid ballastwater noodzakelijk is, moet dit in de berekening van de betreffende beladingstoestand gedetailleerd en duidelijk zijn aangegeven;

.3 indien lading aan dek wordt vervoerd moet de ligging van het zwaartepunt, zowel in de lengte als in hoogte, alsmede een realistisch stuwgewicht worden bepaald en opgenomen in de betreffende beladingstoestand;

.4 indien pijpen aan dek worden vervoerd moet een hoeveelheid ingesloten water, ter grootte van een bepaald percentage van het netto volume in en tussen de deklading pijpen, in rekening worden gebracht. Als netto volume moet worden genomen het inwendige volume van de pijpen alsmede het volume tussen de pijpen. Het percentage moet 30 bedragen indien het vrijboord ter plaatse van ½ $L_{11}$ gelijk is aan of minder is dan 0,015 L en 10 indien het vrijboord ter plaatse van ½ $L_{11}$ gelijk is aan of groter is dan 0,03 L. Voor tussengelegen waarden voor het vrijboord ter plaatse van ½ $L_{11}$ mag het percentage door middel van lineaire interpolatie worden verkregen.

3.3 *Stabiliteitscriteria*

3.3.1 In alle beladingstoestanden moet aan de volgende stabiliteitscriteria worden voldaan:

.1 de dynamische weg mag bij een helling van 30 graden niet kleiner zijn dan 0,055 meterradialen en bij een helling van 40 graden of bij de helling waarbij het schip gevuld raakt ($\Phi_f$) [2]), indien deze minder is dan 40 graden, niet kleiner dan 0,09 meterradialen. Daarenboven moet de dynamische weg tussen een hellingshoek van 30 en 40 graden dan wel tussen 30 graden

---

[2]) De helling waarbij het schip vervuld raakt ($\Phi_f$) is de helling waarbij openingen in de romp, bovenbouwen of dekhuizen, die niet waterdicht kunnen worden afgesloten, onder water komen. Bij de toepassing van dit criterium behoeven kleine openingen waar doorheen naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie binnenstromend water niet verder het schip kan binnendringen, niet als open te worden beschouwd.

en $\Phi_f$, indien deze minder is dan 40 graden, niet kleiner zijn dan 0,03 meterradialen;

.2 de arm van statische stabiliteit moet bij een helling van 30 graden of meer ten minste 0,20 m bedragen;

.3 de maximale waarde van de armen van statische stabiliteit moet bij voorkeur worden bereikt bij een helling van ten minste 30 graden, doch in geen geval bij een helling van minder dan 25 graden;

.4 de aanvangsmetacenterhoogte mag niet kleiner zijn dan 0,15 m.

3.3.2 Indien het ten gevolge van de scheepsgeometrie praktisch niet mogelijk is te voldoen aan de in 3.3.1 gegeven stabiliteitscriteria, moet aan de volgende gelijkwaardige criteria worden voldaan:

.1 de dynamische weg mag bij een helling van 15 graden, indien de maximale waarde van de armen van statische stabiliteit optreedt bij 15 graden, niet kleiner zijn dan 0,070 meterradialen. Treedt de maximale waarde van de armen van statische stabiliteit op bij 30 graden of meer dan moet de dynamische weg bij 30 graden ten minste 0,055 meterradialen bedragen. Indien de maximale waarde van de armen van statische stabiliteit optreedt tussen 15 en 30 graden, moet de dynamische weg bij de helling waarbij deze maximaal wordt bereikt, ten minste

0,055 + 0,001 (30 - $\Phi_{max}$) [3]) meterradialen bedragen;

.2 de dynamische weg tussen een hellingshoek van 30 en 40 graden dan wel tussen 30 graden en $\Phi_f$, indien deze minder is dan 40 graden, mag niet kleiner zijn dan 0,03 meterradialen;

.3 de arm van statische stabiliteit moet bij een helling van 30 graden of meer ten minste 0,20 m bedragen;

.4 de maximale waarde van de armen van statische stabiliteit moet worden bereikt bij een helling van ten minste 15 graden;

.5 de aanvangsmetacenterhoogte mag niet kleiner zijn dan 0,15 m.

3.3.3 De ten gevolge van het windmoment optredende helling ($\Phi_c$) mag niet meer bedragen dan:
- 50 graden; of
- de helling ($\Phi_f$), waarbij het schip vervuld raakt, indien deze helling kleiner is dan 50 graden; of
- de helling ($\Phi_v$), waarbij, voor het schip onder invloed van het windmoment, geen herstellend moment aanwezig is, indien deze kleiner is dan $\Phi_f$ en 50 graden.

---

[3]) $\Phi_{max}$ is de helling in graden waarbij de armen van statische stabiliteit de maximale waarde bereikt.

De berekening van de invloed van de wind moet in overeenstemming zijn met het gestelde in Bijlage II.

3.3.4 De in 3.3.1 en 3.3.2 genoemde stabiliteitscriteria moeten als minima worden gezien. Er worden geen maxima gesteld, doch het is raadzaam om extreme waarden te vermijden omdat deze tot versnellingskrachten kunnen leiden die schadelijk kunnen zijn voor het schip, de bemanning, de uitrusting of het veilige vervoer van de lading.

3.3.5 Bij gebruik van inrichtingen voor de demping van de slingerbeweging van het schip moet worden aangetoond dat aan de stabiliteitscriteria in 3.3.1 dan wel 3.3.2 wordt voldaan bij in werking zijnde inrichtingen.

3.4 *Stabiliteitsgegevens aan boord*

Een goedgekeurd stabiliteitsboek bevattende de documenten, genoemd in 3.1.2, onder .1, .3, .4, .5, .6, .7 en .8, moet zich aan boord bevinden.

## 4 WATERDICHTE INDELING EN LEKSTABILITEIT

4.1 *Algemeen*

Het schip moet, uitgaande van de in 3.1.2.4 omschreven beladingstoestanden en van de aannamen voor beschadigingen omschreven in 4.2, voldoen aan de lekstabiliteitseisen, omschreven in 4.3.

4.2 *Aannamen betreffende beschadigingen*

4.2.1 De schade moet geacht worden op elke plaats van de scheepslengte, doch niet ter plaatse van een waterdicht dwarsschot, op te treden.

4.2.2 Aangenomen moet worden dat de beschadiging zich in verticale zin uitstrekt vanaf de lijn van onderkant spanten tot aan de onderzijde van het ladingdek, of de voortzetting van dit dek.

4.2.3 Aangenomen moet worden dat de beschadiging zich in dwarsscheepse zin uitstrekt vanaf de huid tot een binnenboord gelegen lijn die zich ter hoogte van de waterlijn bij zomeruitwatering bevindt op een afstand van 760 mm vanaf de huid, loodrecht gemeten op het vlak van kiel en stevens.

4.2.4 Een waterdicht dwarsschot dat zich uitstrekt van de zijde van het schip tot aan een langsschot mag voor de berekening van de lekstabiliteit als een waterdicht dwarsschot worden beschouwd indien het langsschot ter hoogte van de waterlijn bij zomeruitwatering ten minste 760 mm uit de huid is gelegen.

4.2.5 Als pijpen, kokers of tunnels gelegen zijn binnen de aangenomen omvang van de beschadiging, moeten voor elk lekgeval voorzieningen

zijn getroffen om het binnendringen van water te voorkomen in afdelingen, anders dan die waarvan al bij het beschouwde lekgeval moet worden aangenomen dat zij vervuld raken.

4.2.6 Als beschadigingen van geringere omvang dan omschreven in 4.2.2 of 4.2.3, resulteren in een uit oogpunt van lekstabiliteit meer gevaarlijke toestand, moet deze geringere omvang van beschadiging bij de berekening van de lekstabiliteit worden aangehouden.

4.2.7 Indien een waterdicht dwarsschot van een dubbele bodem- of zijtank gelegen is binnen de omvang van de aan te nemen dwarsscheepse beschadiging en daarbinnen een sprong vertoont van meer dan 3,05 m, moeten de dubbele bodem- of zijtanks aan de voor- en achterzijde van deze sprong, gerekend worden eveneens vervuld te zijn geraakt.

4.3 *Lekstabiliteitseisen*

4.3.1 De waterlijn in de eindtoestand na vollopen, bepaald door rekening te houden met de mate van inzinking, slagzij en trim, moet zich bevinden beneden de onderkant van openingen waardoor het schip verder vervuld zou kunnen raken. Onder deze openingen moeten worden begrepen luchtpijpen, ventilatiekokers en die openingen welke door middel van tegen weer en wind dichte deuren of luiken worden gesloten. Openingen welke worden gesloten door middel van waterdichte mangatdeksels en verzonken waterdichte stortranden, kleine waterdichte luiken van ladingtanks die een zeer grote waterdichtheid van het dek waarborgen, op afstand bediende waterdichte schuifdeuren, alsmede vaste lichtranden, mogen hiervan worden uitgezonderd.

4.3.2 De slagzij ten gevolge van het asymmetrisch volstromen mag na het vollopen niet meer bedragen dan 15°. Deze slagzij mag 17° bedragen indien het dek niet te water geraakt.

4.3.3 In de eindtoestand na het vollopen moet de kromme van armen van statische stabiliteit een minimum bereik hebben van 20 graden voorbij de evenwichtstoestand, tezamen met een resterende maximale oprichtende arm van tenminste 100 mm binnen het bereik van 20 graden. Onbeschermde openingen mogen niet onder water komen binnen dit bereik, tenzij in de berekeningen is aangenomen dat de betrokken ruimte eveneens vervuld is geraakt. Binnen dit bereik mogen de in 4.3.1 omschreven openingen en andere, tegen weer en wind afsluitbare openingen onder water komen.

4.3.4 Ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie moet worden aangetoond dat ook in tussentijdse stadia van vollopen de stabiliteit van het schip voldoende is.

4.4 *Aannamen betreffende de lekstabiliteitsberekeningen*

4.4.1 Ter voldoening aan het bepaalde in 4.3, moeten berekeningen worden overgelegd waarin de scheepsvorm, de plaats, vorm en permeabiliteit van de beschadigde afdelingen alsmede de verdeling, de relatieve

dichtheid en de invloed van vrije vloeistofoppervlakte in aanmerking is genomen.

4.4.2 Voor de permeabiliteit van ruimten waarvan wordt aangenomen dat zij zullen worden beschadigd, moeten de volgende waarden worden gebruikt:

| Ruimte | Permeabiliteit |
|---|---|
| bestemd voor voorraden | 0,60 |
| ingenomen door verblijven | 0,95 |
| ingenomen door machines | 0,85 |
| loze ruimten | 0,95 |
| bestemd voor droge lading | 0,95 |

De permeabiliteit van tanks moet in overeenstemming zijn met de hoeveelheid vloeistof die wordt vervoerd, zoals dat blijkt uit de in 3.1 omschreven beladingstoestanden. De permeabiliteit van lege tanks mag niet minder zijn dan 0,95.

4.4.3 De invloed van vrije vloeistofoppervlakte moet, voor elke afdeling, worden bepaald bij een hellingshoek van 5 graden of de invloed van vrije vloeistofoppervlakken moet worden bepaald over het gehele bereik van positieve, oprichtende armen door het moment van de dwarsscheepse verplaatsing van de vloeistof te berekenen.

4.4.4 Van elke soort vloeistof die door het schip wordt verbruikt moet in de berekeningen de invloed van vrije vloeistofoppervlakken voor ten minste één samenstel van dwarsscheepsverbonden tanks of een enkele middentank tot uiting komen. De tank of tanks waarvan de invloed van het vrije vloeistofoppervlak het grootste is, moet daarbij in rekening worden gebracht.

4.4.5 Ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie mag, als alternatief, de daadwerkelijke invloed van de vrije vloeistofoppervlakken in rekening worden gebracht.

BIJLAGE II

**1. Algemeen**

1.1 De basislijn voor het carènediagram en voor het diagram van de dwarskrommen van statische stabiliteit moet evenwijdig aan de ontwerplastlijn worden getrokken door het snijpunt van malkant spant met de hartlijn van het schip, ter plaatse ½ $L_{ord}$; een en ander volgens de norm NEN 3085.

1.2 De gegevens voor het carènediagram en de dwarskrommen van statische stabiliteit moet door middel van door het Hoofd van de Scheepvaart-inspectie aanvaarde computerprogramma's worden berekend[4]).

1.3 De hydrostatische gegevens en de dwarskrommen van statische stabiliteit moeten worden vervaardigd voor de in de praktijk voorkomende trimtoestanden, waarbij rekening wordt gehouden met de verandering van de trim ten gevolge van een optredende helling. De berekening van de dwarskrommen van statische stabiliteit moeten worden uitgevoerd onder de aanname dat het schip tijdens het hellen vrij kan vertrimmen.

**2. Carènediagram**

De berekeningen moeten worden uitgevoerd tot een diepgang die ruimschoots boven de ontwerpdiepgang ligt en ten minste gelijk is aan 85 percent van de holte tot het vrijboorddek.

**3. Dwarskrommen van statische stabiliteit**

3.1 In de berekening van de dwarskrommen van statische stabiliteit mag rekening worden gehouden met een eventueel aanwezige dekbedekking.

3.2 Met betrekking tot de waterdichte afsluiting van bovenbouwen, dekhuizen en dergelijke geldt het volgende:

.1 gesloten bovenbouwen die voldoen aan het bepaalde in artikel 2, tiende lid, onder b, van bijlage I, van het Schepenbesluit 1965, mogen in rekening worden gebracht;

.2 gesloten bovenbouwen onder het tweede dek boven het vrijboorddek die voldoen aan het bepaalde onder .1, mogen eveneens in rekening worden gebracht;

.3 dekhuizen op het vrijboorddek mogen in rekening worden gebracht, mits zij voldoen aan het bepaalde onder .1, voor gesloten bovenbouwen;

---

[4]) Van de door middel van computerprogramma's berekende gegevens dienen de volledige in- en uitvoergegevens, alsmede zonodig een uitgebreide programmabeschrijving in enkelvoud te worden ingediend.

.4 indien dekhuizen op het vrijboorddek voldoen aan het bepaalde onder .1, met uitzondering van de voorgeschreven extra uitgang naar een hoger gelegen dek, mogen deze dekhuizen niet in rekening worden gebracht; openingen in het vrijboorddek binnen deze dekhuizen mogen echter als gesloten worden beschouwd, ook indien zij niet van afsluitmiddelen zijn voorzien;

.5 dekhuizen op het vrijboorddek waarvan de toegangsopeningen niet zijn voorzien van deuren die voldoen aan het bepaalde in artikel 12 van bijlage I van het Schepenbesluit 1965, mogen niet in rekening worden gebracht; openingen in het vrijboorddek binnen deze dekhuizen worden als gesloten beschouwd indien zij zijn voorzien van afsluitmiddelen die voldoen aan het bepaalde in de artikelen 15, 16, 17 of 18 van bijlage I van genoemd Besluit;

.6 dekhuizen onder het tweede of hoger gelegen dek boven het vrijboorddek mogen niet in rekening worden gebracht; openingen in het dek binnen deze dekhuizen mogen echter als gesloten worden beschouwd;

.7 bovenbouwen en dekhuizen die niet voldoen aan het bepaalde onder .1, mogen in rekening worden gebracht tot aan de helling waarbij de onderzijde van toegangsopeningen onder water komt (bij deze helling moet de kromme van de armen van statische stabiliteit één of meer sprongen vertonen, terwijl bij grotere hellingen de volgelopen ruimten worden geacht geen bijdrage meer te leveren in de stabiliteit);

.8 indien het schip door enige opening zou vollopen en zinken, moet de kromme van de armen van statische stabiliteit worden afgekapt bij de bijbehorende hoek waarbij het schip volloopt, en moet worden aangenomen dat het schip geen stabiliteit meer bezit;

.9 kleine openingen die zijn bestemd voor het doorvoeren van trossen, ankerkettingen, enz., alsmede de spui-openingen bij een helling van minder dan 30 graden onder water komen, moeten als open worden beschouwd indien daardoor naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie hoeveelheden water van betekenis in het schip kunnen binnendringen.

## 4. Invloed van vrije vloeistofoppervlakken

4.1 De invloed van vrije vloeistofoppervlakken in tanks moet in alle beladingstoestanden als volgt op de aanvangsmetacenterhoogte (GM) en de armen van statische stabiliteit in rekening worden gebracht:

.1 voor elk type vloeistof, ballastwater daaronder begrepen, moeten de afzonderlijke tanks of combinaties van tanks die in een bepaalde beladingstoestand gelijktijdig gedeeltelijk gevuld ('slack') zijn, in aanmerking worden genomen;

.2 bij het vaststellen van de tanks die in een bepaalde beladingstoestand 'slack' zijn, moet worden aangenomen dat die tanks 'slack' zijn die, ten gevolge van hun geometrie bij een helling van 30° en een vulling van 50 percent, het grootste hellende moment opleveren;

.3 de schijnbare vermindering van GM kan voor elke tank afzonderlijk worden bepaald met de formule

$$\frac{\gamma i}{\Delta} \text{ meter}$$

waarin

| | | |
|---|---|---|
| $\gamma$ | = | de dichtheid van de vloeistof in de tank in $t/m^3$ |
| i | = | het dwarstraagheidsmoment (het grootste in rekening te brengen kwadratisch oppervlaktemoment) van het vloeistofoppervlak in de tank in $m^4$ |
| $\Delta$ | = | het deplacement van het schip in de betreffende beladingstoestand in tonnen van 1000 kg. |

.4 de kromme van de armen van statische stabiliteit moet worden bepaald met inachtname van de ten gevolge van de invloed van de vrije vloeistofoppervlakken schijnbaar gewijzigde ligging van het gewichtszwaartepunt in hoogte boven de basislijn (KG'). De waarde van KG moet daartoe worden vermeerderd met de berekende vermindering van GM, zoals aangegeven in .3.

.5 indien de invloed van de vrije vloeistofoppervlakken op de stabiliteit bij verschillende hellingen aanzienlijk is, kan in afwijking van het gestelde in .3, de vermindering van de armen van statische stabiliteit bij de verschillende hellingshoeken voor elk afzonderlijke tank met de volgende formule worden bepaald

$$\frac{v.b.\gamma.k.\sqrt{\delta}}{\Delta} \text{ meter}$$

| | | |
|---|---|---|
| v | = | de totale inhoud van de tank in $m^3$ |
| b | = | de grootste breedte van de tank in $m^3$ |
| $\gamma$ | = | de dichtheid van de vloeistof in de tank in $t/m^3$ |
| $\delta$ | = | $\frac{v}{lbh}$ = de volheidscoëfficient in de tank |
| h | = | de grootste hoogte van de tank in m |
| l | = | de grootste lengte van de tank in m |
| k | = | een dimensieloze factor welke afhankelijk van verhouding b/h van de tank moet worden bepaald met behulp van de volgende tabel. Tussen gelegen waarden mogen door middel van interpolatie worden bepaald |

.6 kleine tanks die aan de volgende voorwaarde voldoen, waarbij de waarde van h correspondeert met een hellingshoek van 30 graden, behoeven niet in rekening te worden gebracht:

$vb\ \gamma k\sqrt{\delta} < 0{,}001\ \Delta_{min}$

waarin:

$\Delta_{min}$ = het kleinste deplacement in t.

.7 de invloed van de normaal in lege tanks achterblijvende vloeistoffen behoeft niet in rekening te worden gebracht.

TABEL VOOR WAARDEN VAN COËFFICIËNT "K" VOOR HET BEREKENEN VAN CORRECTIES VOOR VRIJE VLOEISTOFOPPERVLAKKEN

$$k = \frac{\sin\Phi}{12}\left(1+\frac{\tan^2\Phi}{2}\right)\times b/h$$

where $\cot\Phi \geq b/h$

$$k = \frac{\cos\Phi}{8}\left(1+\frac{\tan\Phi}{b/h}\right)-\frac{\cos\Phi}{12(b/h)^2}\left(1+\frac{\cot^2\Phi}{2}\right)$$

where $\cot\Phi \leq b/h$

| Φ / b/h | 5° | 10° | 15° | 20° | 30° | 40° | 45° | 50° | 60° | 70° | 75° | 80° | 90° | Φ / b/h |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 20 | 0.11 | 0.12 | 0.12 | 0.12 | 0.11 | 0.10 | 0.09 | 0.09 | 0.07 | 0.05 | 0.04 | 0.03 | 0.01 | 20 |
| 10 | 0.07 | 0.11 | 0.12 | 0.12 | 0.11 | 0.10 | 0.10 | 0.09 | 0.07 | 0.05 | 0.04 | 0.03 | 0.01 | 10 |
| 5 | 0.04 | 0.07 | 0.10 | 0.11 | 0.11 | 0.11 | 0.10 | 0.10 | 0.08 | 0.07 | 0.06 | 0.05 | 0.03 | 5 |
| 3 | 0.02 | 0.04 | 0.07 | 0.09 | 0.11 | 0.11 | 0.11 | 0.10 | 0.09 | 0.08 | 0.07 | 0.05 | 0.04 | 3 |
| 2 | 0.01 | 0.03 | 0.04 | 0.05 | 0.09 | 0.11 | 0.11 | 0.11 | 0.10 | 0.09 | 0.09 | 0.08 | 0.06 | 2 |
| 1.5 | 0.01 | 0.02 | 0.03 | 0.05 | 0.07 | 0.10 | 0.11 | 0.11 | 0.11 | 0.11 | 0.10 | 0.10 | 0.08 | 1.5 |
| 1 | 0.01 | 0.01 | 0.02 | 0.03 | 0.05 | 0.07 | 0.09 | 0.10 | 0.12 | 0.13 | 0.13 | 0.13 | 0.13 | 1 |
| 0.75 | 0.01 | 0.01 | 0.02 | 0.02 | 0.04 | 0.05 | 0.07 | 0.08 | 0.12 | 0.15 | 0.16 | 0.16 | 0.17 | 0.75 |
| 0.5 | 0.00 | 0.01 | 0.01 | 0.02 | 0.02 | 0.04 | 0.04 | 0.05 | 0.09 | 0.16 | 0.18 | 0.21 | 0.25 | 0.5 |
| 0.3 | 0.00 | 0.00 | 0.01 | 0.01 | 0.01 | 0.02 | 0.03 | 0.03 | 0.05 | 0.11 | 0.19 | 0.27 | 0.42 | 0.3 |
| 0.2 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.01 | 0.01 | 0.01 | 0.02 | 0.02 | 0.04 | 0.07 | 0.13 | 0.27 | 0.63 | 0.2 |
| 0.1 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.01 | 0.01 | 0.01 | 0.01 | 0.04 | 0.06 | 0.14 | 1.25 | 0.1 |

## 5. Invloed van de wind

5.1 Ter bepaling van de invloed van de wind op een schip dient te worden uitgegaan van een dwarsscheeps op het schip werkende windstoot van langere duur. Hiertoe moet het volgende worden berekend:

.1 de zijdelingse oppervlakte van het schip boven de lastlijn, zijnde de geprojecteerde zijdelingse oppervlakte van de romp, verschansing, bovenbouwen, dekhuizen, luikhoofden, masten en laadbomen, enz.;

.2 de stationaire windbelasting, waar moet worden uitgegaan van een winddruk van 51,4 kg/$m^2$ op de zijdelingse oppervlakte van het bovenwaterschip;

.3 de windbelasting tijdens een windstoot op de zijdelingse oppervlakte van het bovenwaterschip, zijnde 50 percent groter dan de stationaire windbelasting;

.4 het windmoment, zijnde het moment van de windbelasting berekend ten opzichte van het lateraal punt van het onderwaterschip;

.5 de windarm, zowel voor het stationaire geval als het geval van een windstoot, zijnde het windmoment gedeeld door het deplacement; deze windarm moet voor alle hellingen gelijk worden gehouden;

.6 de stationaire helling ($\Phi_o$) naar lij, zijnde de evenwichtstoestand bij een stationaire windbelasting;

.7 de slingeramplitude ($\Phi_a$) naar loef ten gevolge van een resonante slingerbeweging opgewekt door de golfbelasting; deze slingerhoek moet als volgt worden bepaald:

$\Phi_a$(graden) = 109 $kC_1C_2$_rs

waarin:

$C_1$ = factor te bepalen volgens Tabel 1

$C_2$ = factor te bepalen volgens Tabel 2

k = 1 voor een schip met een knikloze kimvorm zonder kimkielen en stafkiel

k = 0,7 voor een schip met een scherp geknikte knikvorm

k = factor te bepalen volgens Tabel 3 voor een schip met kimkielen en/of stafkiel

r = 0,73 ± 0,6 $\overline{OG}/d$ met $\overline{OG}$: afstand van het gewichtszwaartepunt ten opzichte van de waterlijn in m (positief indien ligging gewichtszwaartepunt boven de waterlijn en nega-

tief indien ligging gewichtszwaartepunt onder de waterlijn)

d = gemiddelde diepgang naar mal in m

s = factor te bepalen volgens Tabel 4 aan de hand van de

slingerperiode T met $T = 2CB/\sqrt{\overline{GM}}$ seconden

waarin: $C = 0,373 + 0,023\ (B/d) - 0,043\ (L/100)$

$\overline{GM}$: aanvangsmetacenterhoogte gecorrigeerd voor de invloed van vrije vloeistofoppervlakken

Waarde van factor $C_1$

| B/d | $C_1$ |
|---|---|
| ≥2,4 | 1,0 |
| 2,5 | 0,98 |
| 2,6 | 0,96 |
| 2,7 | 0,95 |
| 2,8 | 0,93 |
| 2,9 | 0,91 |
| 3,0 | 0,90 |
| 3,1 | 0,88 |
| 3,2 | 0,86 |
| 3,3 | 0,84 |
| 3,4 | 0,82 |
| ≥3,5 | 0,80 |

Tabel 1

Waarde van factor $C_2$

| $C_B$ | $C_2$ |
|---|---|
| ≤0,45 | 0,65 |
| 0,50 | 0,82 |
| 0,50 | 0,82 |
| 0,60 | 0,95 |
| 0,65 | 0,97 |
| ≥0,70 | 1,0 |

Tabel 2

Waarde van factor k

| $\frac{100A_k}{LB}$ | k |
|---|---|
| 0 | 1,0 |
| 1,0 | 0,98 |
| 1,5 | 0,95 |
| 2,0 | 0,88 |
| 2,5 | 0,79 |
| 3,0 | 0,74 |
| 3,5 | 0,72 |
| ≥ 4,0 | 0,70 |

Tabel 3

Waarde van factor s

| T | s |
|---|---|
| ≤ 6 | 0,100 |
| 7 | 0,098 |
| 8 | 0,093 |
| 12 | 0,065 |
| 14 | 0,053 |
| 16 | 0,044 |
| 17 | 0,038 |
| ≥20 | 0,035 |

Tabel 4

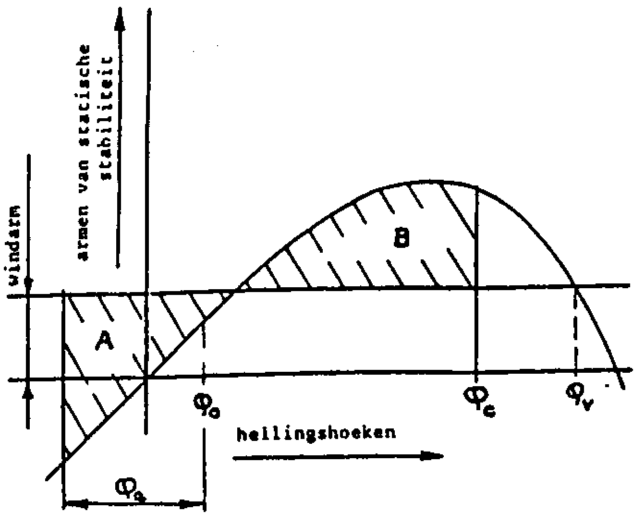
(Tussenliggende waarden in tabellen 1 tot en met 4 worden door lineaire interpolatie verkregen)

De symbolen in de bovenstaande tabellen hebben de volgende betekenis:

L = lengte van het schip op de waterlijn in meters
B = breedte van het schip naar de mal in meters

d = gemiddelde diepgang van het schip naar de mal in meters
$C_B$ = blokcoëfficient
$A_k$ = totale oppervlakte van kimkielen, of de geprojecteerde laterale oppervlakte van de stafkiel, of de som van deze oppervlakten ($m^2$)

5.2 Voor de berekening van de ten gevolge van het windmoment, veroorzaakt door een windstoot, optredende helling ($\Phi_c$) moet worden uitgegaan van een hellingshoek ($\Phi_a$) naar loef gemeten vanuit de stationaire helling ($\Phi_o$) naar lij (zie figuur 2). Het in deze figuur aangegeven oppervlak B dient gelijk te zijn aan het aangegeven oppervlak A.




Figuur 2

Toelichting

Deze Bekendmaking aan de scheepvaart strekt het opnieuw vaststellen van Bekendmaking aan de scheepvaart no. 280/1992 (Stcrt. 1992, 70). Het ontwerp van die bekendmaking werd niet genotificeerd overeenkomstig artikel 8, eerste lid, van richtlijn nr. 83/189/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 28 maart 1983 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften (PbEG L 109)[1]. Om alsnog aan de verplichting tot notificatie te voldoen is deze bekendmaking in ontwerp aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen genotificeerd (zie ook kamerstukken II 1996/1997, 25 389).
De tekst van de bekendmaking is identiek aan de tekst van de oorspronkelijke bekendmaking, behoudens het volgende. In artikel 2 een bepaling betreffende wederzijdse erkenning van technische eisen en technische normen opgenomen.
De ontwerp-bekendmaking is op 26 augustus 1997 gemeld aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen (notificatienr. 97/0656/NL), ter voldoening aan artikel 8, eerste lid, van de eerdergenoemde richtlijn nr. 83/189/EEG.
De ontwerp-bekendmaking is op 10 oktober 1997 gemeld aan het Secretariaat van de Wereld Handelsorganisatie (notificatienr. G/TBT/Notif.97.644), ter voldoening aan artikel 2, negende lid, van de op 15 april 1994 te Marrakech tot stand gekomen Overeenkomst inzake technische handelsbelemmeringen (Trb. 1994, 235). Een aankondiging van de ontwerp-bekendmaking is gepubliceerd in Stcrt. 1997, 197.
Deze notificaties zijn noodzakelijk aangezien de bekendmaking technische voorschriften bevat in de zin van richtlijn nr. 83/189/EEG, zoals gewijzigd, en als bedoeld in voornoemde overeenkomst. Als technisch voorschrift kan worden aangewezen artikel 1.
Deze voorschriften, die zonder onderscheid van toepassing zijn op Nederlandse en ingevoerde offshore bevoorradingsschepen zijn uit hoofde van een doeltreffende bescherming van de openbare veiligheid en de gezondheid en het leven van personen noodzakelijk. Ook zijn zij evenredig aan de met deze voorschriften beoogde doelen. Voor zover deze bekendmaking kwantitatieve invoerbeperkingen of maatregelen van gelijke werking in de zin van artikel 30 EG-Verdrag bevat, zijn deze derhalve gerechtvaardigd ter bescherming van de bovengenoemde belangen.
In het kader van de notificatie ingevolge de richtlijn is in artikel 2 de bovengenoemde bepaling betreffende wederzijdse erkenning opgenomen met het oog op de geharmoniseerde toepassing van technische voorschriften. De WTO-notificatieprocedure heeft niet geleid tot wijziging van de ontwerp-bekendmaking.

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,
ir H.G.H. ten Hoopen

---

[1]Laatstelijk gewijzigd bij richtlijn nr. 94/10/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 maart 1994 (PbEG L100). Een bijgewerkte integrale tekst van de richtlijn is gepubliceerd in PbEG 1997, C 78.

Bekendmaking aan de scheepvaart tot wijziging van Bekendmaking aan de scheepvaart no. 281/1992
(Voorschriften voor offshore ondersteuningsschepen die beperkte hoeveelheden gevaarlijke of schadelijke stoffen in bulk vervoeren)

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,

Gelet op artikel 174, eerste lid, van het Schepenbesluit 1965, en artikel 13, vierde lid, van het Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen;

Maakt bekend:

Artikel I

Bekendmaking aan de scheepvaart no. 281/1992 komt te luiden:

Artikel 1

In deze bekendmaking wordt verstaan onder:

a. Guidelines': de "Guidelines for the transport and handling of limited amounts of hazardous and noxious liquid substances in bulk in offshore support vessels", zoals opgenomen in de Resolutie A 673(16) van de Internationale Maritieme Organisatie.

b. Certificaat van Geschiktheid: het Certificaat van Geschiktheid voor offshore ondersteuningsschepen.

Artikel 2

Deze bekendmaking, met inbegrip van de daarbij behorende bijlage met appendix, is van toepassing op schepen, zoals nader aangeduid in 1.1 van hoofdstuk 1, van de bijlage bij deze bekendmaking.

Artikel 3

In aanvulling op het bepaalde in artikel 6 van het Schepenbesluit 1965, moet het schip aan de navolgende onderzoeken worden onderworpen:

a. tegelijk met het onderzoek, bedoeld in artikel 6, eerste lid, onder a, van het Schepenbesluit 1965, moet het schip worden onderworpen aan een volledig onderzoek van de constructie, de uitrusting, het toebehoren, de indeling, en de materialen, voor zover deze aan het bepaalde in de bijlage bij deze bekendmaking zijn onderworpen;

b. tegelijk met het onderzoek, bedoeld in artikel 6, eerste lid, onder b, van het Schepenbesluit 1965, doch in elk geval binnen drie maanden voor of na de verjaardatum van het Certificaat van Geschiktheid, moet het schip aan een algemeen onderzoek worden onderworpen teneinde zeker te stellen dat de constructie, de uitrusting, het toebehoren, de indeling en de materialen in alle opzichten geschikt blijven voor de doeleinden, waarvoor het schip is bestemd;

c. tegelijk met het onderzoek, bedoeld in artikel 6, eerste lid, onder c, van het Schepenbesluit 1965, doch in elk geval binnen een periode van zes maanden voor en zes maanden na een datum liggend 2½ jaar na de datum van afgifte van het Certificaat van Geschiktheid, moet het schip aan een onderzoek worden onderworpen teneinde zeker te stellen dat de veiligheidsuitrusting, de overige uitrusting en de daarmee in verband staande pompen en pijpleidingen voldoen aan de van toepassing zijnde eisen van de bijlage bij deze bekendmaking en in een goede staat verkeren voor de ermee te verrichten werkzaamheden;

d. tegelijk met het onderzoek, bedoeld in artikel 6, eerste lid, onder d, van het Schepenbesluit 1965, doch met niet grotere tussenpozen dan 5 jaar, moet het schip aan een onderzoek worden onderworpen teneinde vast te stellen dat de constructie, de uitrusting, het toebehoren, de indeling en het materiaal voldoen aan de eisen van de bijlage bij deze bekendmaking;

e. zonodig een onderzoek als bedoeld in artikel 6, eerste lid, onder e, van het Schepenbesluit 1965.

Artikel 4

1. Indien uit de onderzoeken, bedoeld in artikel 3, onder a dan wel onder d, is gebleken dat een offshore ondersteuningsschip voldoet aan het bepaalde in de bij deze bekendmaking behorende bijlage, kan op verzoek van de eigenaar een Certificaat van Geschiktheid worden afgegeven.

2. Indien uit de onderzoeken, bedoeld in artikel 3, onder b dan wel onder c, blijkt dat het schip blijft voldoen aan de in de bij deze bekendmaking behorende bijlage gestelde eisen, kan dit op het Certificaat van Geschiktheid worden aangetekend door de ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, die het onderzoek heeft uitgevoerd, dan wel door een daartoe door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie gemachtigde deskundige, die het onderzoek heeft uitgevoerd.

Artikel 5

1. De geldigheidsduur van het Certificaat van Geschiktheid wordt vastgesteld door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie voor een tijdvak van ten hoogste 5 jaar. De geldigheid kan niet worden verlengd.

2. Het Certificaat van Geschiktheid vervalt indien het niet tijdig voorzien is van de aantekeningen bedoeld in artikel 4, tweede lid.

Artikel 6

1. Met de in deze bekendmaking vastgestelde technische normen of technische eisen worden gelijkgesteld daaraan gelijkwaardige technische normen of technische eisen, vastgesteld door een andere lid-staat van de Europese Unie dan wel door een staat die partij is bij de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte.

2. Met de in deze bekendmaking bedoelde certificaten worden gelijkgesteld certificaten afgegeven door een andere lid-staat van de Europese Unie dan wel door of vanwege een staat die partij is bij de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte, welke certificaten zijn afgegeven op basis van onderzoekingen die aan gelijkwaardige eisen voldoen.

Artikel II

Deze bekendmaking treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Deze bekendmaking zal met de toelichting en de bijlage in de Staatscourant, in de Curaçaosche Courant en in de Landscourant van Aruba worden geplaatst.

Moerkapelle, 22 december 1997,
Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,
ir H.G.H. ten Hoopen.

Toelichting

Deze Bekendmaking aan de scheepvaart strekt tot het opnieuw vaststellen van Bekendmaking aan de scheepvaart no. 281/1992 (Stcrt. 1992, 70). Het ontwerp van die bekendmaking werd niet genotificeerd overeenkomstig artikel 8, eerste lid, van richtlijn nr. 83/189/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 28 maart 1983 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften (PbEG L 109)[1]. Om alsnog aan de verplichting tot notificatie te voldoen is deze bekendmaking in ontwerp aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen genotificeerd (zie ook kamerstukken II 1996/1997, 25 389).
Voor een toelichting op deze bekendmaking wordt verwezen naar de toelichting bij de oorspronkelijke bekendmaking (zie Stcrt. 1992, 70).
De tekst van de bekendmaking is identiek aan de tekst van de oorspronkelijke bekendmaking, behoudens het volgende. In artikel 6 is een bepaling betreffende wederzijdse erkenning van technische normen en technische eisen, en certificaten opgenomen.
De ontwerp-bekendmaking is op 26 augustus 1997 gemeld aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen (notificatienr. 97/0657/NL), ter voldoening aan artikel 8, eerste lid, van de eerdergenoemde richtlijn nr. 83/189/EEG. De ontwerp-bekendmaking is op 7 oktober 1997 gemeld aan het Secretariaat van de Wereld Handelsorganisatie (notificatienr. G/TBT/Notif.97.628), ter voldoening aan artikel 2, negende lid, van de op 15 april 1994 te Marrakech tot stand gekomen Overeenkomst inzake technische handelsbelemmeringen (Trb. 1994, 235). Een aankondiging van de ontwerp-bekendmaking is gepubliceerd in Stcrt. 1997, 197.
Deze notificaties zijn noodzakelijk aangezien de bekendmaking technische voorschriften bevat in de zin van richtlijn nr. 83/189/EEG, zoals gewijzigd, en als bedoeld in voornoemde overeenkomst. Als technische voorschriften kunnen worden aangewezen artikel 2 en de hoofdstukken 2, 3, 4 en 5 van de bijlage.
Deze voorschriften, die zonder onderscheid van toepassing zijn op Nederlandse en ingevoerde offshore ondersteuningsschepen die beperkte hoeveelheden gevaarlijke of schadelijke stoffen in bulk vervoeren zijn uit hoofde van een doeltreffende bescherming van de openbare veiligheid en de gezondheid en het leven van personen noodzakelijk. Ook zijn zij evenredig aan de met deze voorschriften beoogde doelen. Voor zover deze bekendmaking kwantitatieve invoerbeperkingen of maatregelen van gelijke werking in de zin van artikel 30 EG-Verdrag bevat, zijn deze derhalve gerechtvaardigd ter bescherming van de bovengenoemde belangen.
In het kader van de notificatie ingevolge de richtlijn is in artikel 6 de bovengenoemde bepaling betreffende wederzijdse erkenning opgenomen met het oog op de geharmoniseerde toepassing van technische voorschriften. De WTO-notificatieprocedure heeft niet geleid tot wijziging van de ontwerp-bekendmaking.

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,
ir H.G.H. ten Hoopen

1. Laatstelijk gewijzigd bij richtlijn nr. 94/10/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 maart 1994 (PbEG L 100). Een bijgewerkte integrale tekst van de richtlijn is gepubliceerd in PbEG 1997, C 78.

## VOORSCHRIFTEN VOOR HET TRANSPORT EN DE BEHANDELING VAN BEPERKTE HOEVEELHEDEN GEVAARLIJKE OF SCHADELIJKE STOFFEN IN BULK MET OFFSHORE ONDERSTEUNINGSSCHEPEN

(Bijlage behorende bij Bekendmaking aan de scheepvaart nr. 281/1992)

### Inhoudsopgave

**HOOFDSTUK 1 - ALGEMEEN**

1.1 Toepassing

1.1.1 Deze bijlage is van toepassing op offshore ondersteuningsschepen, ongeacht hun grootte of reisbestemming, die hoewel niet specifiek gebouwd of aangepast voor het vervoer van aan de bepalingen van deze bijlage onderworpen stoffen in bulk, in beperkte hoeveelheden stoffen, zoals omschreven in 1.2.2, vervoeren. De bijlage is van toepassing wanneer deze stoffen worden vervoerd.

1.1.2 Een offshore ondersteuningsschip waarvan de kiel gelegd is, of waarvan een gelijkwaardig bouwstadium bereikt is, op of na 19 april 1990, moet geheel voldoen aan het bepaalde in de hoofdstukken 1 tot en met 6. Voor een offshore ondersteuningsschip waarvan de kiel is gelegd, of waarvan een gelijkwaardig bouwstadium is bereikt vóór 19 april 1990, geldt het bepaalde in hoofdstuk 7.

1.1.3 Een schip, ongeacht de bouwdatum, dat tot offshore ondersteuningsschip wordt omgebouwd voor het vervoer in bulk van aan de bepalingen van deze bijlage onderworpen vloeistoffen moet voldoen aan de bepalingen die gelden voor offshore ondersteuningsschepen, gebouwd op de datum waarop een dergelijke ombouw aanvangt. Een bestaand offshore ondersteuningsschip dat een aan de bepalingen van deze bijlage onderworpen stof vervoert en dat aanpassingen ondergaat om het aantal te vervoeren en aan de bepalingen van deze bijlage onderworpen stoffen uit te breiden, behoeft niet te worden beschouwd als een schip dat een ombouw ondergaat.

1.1.4 In deze bijlage wordt onder beperkte hoeveelheden verstaan dat de maximum totale hoeveelheid van in bulk vervoerde vloeistoffen, zoals omschreven in 1.2.2, niet meer bedraagt dat 800 $m^3$ of een hoeveelheid, uitgedrukt in $m^3$, overeenkomende met 40% van het draagvermogen van het schip bij een dichtheid van de lading van 1,0 $t/m^3$, indien deze laatste hoeveelheid geringer is. Voor schepen, bedoeld in 1.3.4.2, zoals putbehandelingsschepen kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie het vervoer toestaan van grotere hoeveelheden dan de hierboven omschreven maximum totale hoeveelheid.

1.1.5 Voor andere offshore ondersteuningsschepen kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie het vervoer van grotere hoeveelheden dan bepaald in 1.1.4 toestaan, indien voldaan wordt aan het bepaalde in hoofdstuk 2 van de bijlage bij de Bekendmaking aan de scheepvaart nr. 305/1995 dan wel van de Bekendmaking aan de scheepvaart nr. 219/1987 of nr. 314/1997 met betrekking tot de eisen gesteld aan de toestand van het schip gedurende en na het vollopen.

1.1.6 Deze bijlage is uitsluitend van toepassing bij vervoer van lading in bulk, waarbij de ladingtanks of onderdeel van het schip vormen of, indien uitgevoerd als losse tanks, ook gedurende de laad- en loshandelingen, met het schip verbonden zijn.

1.1.7 Het vervoer en de behandeling van gevaarlijke stoffen en van het mariene milieuverontreinigende stoffen in verpakte vorm moet in overeenstemming met het bepaalde in het Handboek Gevaarlijke Stoffen en in de International Maritime Dangerous Goods Code plaatsvinden.

1.2 Toepasselijkheid

1.2.1 Het bepaalde in deze bijlage heeft ten doel beperkte hoeveelheden ladingen, waarop deze bijlage van toepassing is, in bulk te kunnen vervoeren met een minimaal risico voor het offshore ondersteuningsschip, haar bemanning en het milieu.

1.2.2 Stoffen welke overeenkomstig de bepalingen van deze bijlage vervoerd mogen worden zijn:

1.2.2.1 de in appendix 1 omschreven gevaarlijke en schadelijke stoffen alsmede de stoffen die op grond van de navolgende criteria in appendix 1 kunnen worden opgenomen;

1.2.2.1.1 stoffen die om veiligheidsredenen vervoerd zouden moeten worden in een type 3 schip, zoals omschreven in de bijlage bij de Bekendmaking aan de scheepvaart nr. 305/1995 en die niet behoeven te voldoen aan de eisen voor giftige stoffen volgens 15.12 van die bekendmaking;

1.2.2.1.2 schadelijke stoffen van categorie A, B en C die vervoerd zouden mogen worden op een type 3 schip;

1.2.1.2 ontvlambare vloeistoffen.

1.2.3 Additieven die niet gerekend worden tot de in 1.2.2 bedoelde stoffen, mogen in beperkte hoeveelheden in overeenstemming met voorwaarden die ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn, worden vervoerd. De totale hoeveelheid van dergelijke additieven die in dat geval mogen worden vervoerd, mag echter niet meer bedragen dan 10% van de maximaal voor het betreffende schip toegestane hoeveelheid stoffen waarop deze bijlage van toepassing is. Geen enkele tank mag meer dan 10 $m^3$ van deze additieven bevatten. Het in zee lozen van deze additieven vanaf het offshore ondersteuningsschip is niet toegestaan.

1.2.4 Het vervoer van niet in de appendix opgenomen stoffen mag slechts worden ondernomen in overeenstemming met passende, voorlopige vervoersvoorwaarden, ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, waarbij rekening is gehouden met de criteria voor de gevaarsevaluatie van chemicaliën in bulk, zoals aangegeven in 1.2.2.

1.3. Omschrijvingen

Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, gelden de in hoofdstuk 1 en 4 van de bijlage bij de Bekendmaking aan de scheepvaart nr. 305/1995 opgenomen omschrijvingen.

1.3.1 Ladinggedeelte:
dat deel van het offshore ondersteuningsschip, waar verwacht mag worden dat lading en ladingdampen aanwezig zijn en dat de ladingtanken, ladingpompkamers, kofferdammen die vaste tanks omgeven en de volgende dekoppervlakken, omvat:

.1 binnen 3 m van een aan dek geplaatste ladingtank;

.2 binnen 3 m van een uitlaatopening van een onderdeks geplaatste losse tank;

.3 binnen 3 m van een uitlaatopening van een ladingtank in geval van een benedendeks gesitueerde vaste tank die van het blootgestelde dek is gescheiden door middel van een kofferdam;

.4 boven een vaste tank bij het ontbreken van een kofferdam tussen tank en dek alsmede het dek oppervlak dat zich dwars- en langsscheeps uitstrekt over een afstand van 3 m voorbij elke zijde van de tank;

.5 binnen 3 m vanaf elke leiding voor vloeibare of gasvormige lading, flenzen, ladingafsluiters, uitlaten voor gassen of ladingdampen of toegangs- of ventilatie-openingen van ladingpompkamers.

1.3.2 Draagvermogen:
het verschil tussen de massa van het deplacement van het offshore ondersteuningsschip, liggende op zijn zomerlastlijn in water met een dichtheid van 1,025 $t/m^3$ en de massa van het lege schip, uitgedrukt in t.

1.3.3 Massa van het lege schip:
de massa van het deplacement van een offshore ondersteuningsschip, zonder lading, brandstof, smeerolie, ballastwater, zoetwater en voedingwater in tanks, verbruiksvoorraden, passagiers en bemanning en hun bezittingen, uitgedrukt in t.

1.3.4 Offshore ondersteuningsschepen:

.1 schepen die voornamelijk gebruikt worden voor het vervoer van voorraden, materialen en uitrusting naar en van verplaatsbare offshore booreenheden, vaste en drijvende platformen en andere gelijksoortige offshore installaties; of

.2 schepen, met inbegrip van de putbehandelingsschepen, doch met uitzondering van verplaatsbare offshore booreenheden, kraanpontons, pontons voor het leggen van pijpen en drijvende accommodatie-eenheden, die op enige andere wijze voornamelijk gebruikt worden voor het ondersteunen van de werkzaamheden van offshore installaties.

1.3.5 Gevaarlijke stof:
een stof die of in hoofdstuk 17 van de bijlage bij de Bekendmaking aan de scheepvaart nr. 305/1995 is opgenomen of meer gevaren oplevert dan een van de minimum gevaarscriteria voor de evaluatie van het gevaar van bulkchemicaliën zoals aangegeven in de "International code for the construction and equipment of ships carrying dangerous chemicals in bulk".

1.3.6 Schadelijke vloeistof:
een stof die als categorie A, B, C of D stof is aangemerkt en elke stof die voorlopig in een dergelijke categorie is ingedeeld.

1.3.7 Milieu-gevaarlijke stof:
een stof waaraan in kolom "d" van hoofdstuk 17 van de bijlage bij de Bekendmaking aan de scheepvaart nr. 305/1995 een "P" is toegekend.

1.3.8 Veiligheid-bedreigende stof:
een stof waaraan "S" of "S/P" is toegekend in hoofdstuk 17 van de bijlage bij de Bekendmaking aan de Scheepvaart nr. 305/1995.

1.3.9 Ontvlambare vloeistof:
elke vloeistof met een vlampunt niet hoger dan 60° C ("closed cup test").

1.4 Gelijkwaardige voorzieningen

1.4.1 Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan, in afwijking van deze voorschriften, toestaan dat een ander onderdeel, materiaal, instrument, toestel, uitrustingsstuk of een bepaald type daarvan in een schip wordt aangebracht of meegevoerd of dat een andere voorziening wordt getroffen, een andere procedure wordt gevolgd of een andere inrichting wordt aangebracht. In dat geval moet door beproeving of anderszins worden aangetoond dat tenminste een gelijke doelmatigheid wordt bereikt als bij toepassing van het vereiste volgens deze voorschriften. Het bovenstaande strekt zich niet uit tot de vervanging van een in deze voorschriften vereist bepaald onderdeel, materiaal, instrument, toestel, uitrustingsstuk of een bepaald type hiervan, door een werkmethode of procedure.

## HOOFDSTUK 2 - STABILITEIT EN PLAATSING VAN DE LADINGTANKS

2.1 Stabiliteit

2.1.1 Offshore ondersteuningsschepen gebouwd volgens deze voorschriften, moeten zodanig zijn ontworpen dat wordt voldaan aan het bepaalde in de Bekendmaking aan de scheepvaart nr. 280/92 met betrekking tot de waterdichte indeling en lekstabiliteit.

2.1.2 Putbehandelingsschepen die meer dan de in 1.1.4 bedoelde hoeveelheid mogen vervoeren, moeten zodanig zijn ontworpen dat aan de eisen met

betrekking tot de stabiliteit en de waterdichte indeling zoals opgenomen in de Bekendmaking aan de scheepvaart nr. 280/92 wordt voldaan. Hierbij moet echter worden aangenomen dat de in 3.2.1 van voornoemde bekendmaking bedoelde schaden over de gehele lengte van het schip en ter plaatse van elk dwarsschot kunnen optreden.

2.2 Plaats van de ladingtanks

Ladingtanks die stoffen bevatten die zijn onderworpen aan de bepalingen van deze bekendmaking moeten zich ter hoogte van de zomerdiepgang op ten minste 760 mm, loodrecht gemeten op het vlak door kiel en stevens, vanaf de scheepshuid, bevinden.

**HOOFDSTUK 3 - SCHEEPSONTWERP**

3.1 Afscheiding van de lading

3.1.1 Tanks die lading of restanten van lading, welke onderworpen is aan de bepalingen van deze bekendmaking bevatten, moeten zijn afgescheiden van ruimten voor machines, schroefastunnels, indien althans aanwezig, laadruimten voor droge lading, accommodatie- en dienstruimten en van drinkwater en voorraden voor menselijke consumptie, door middel van een kofferdam, loze ruimte, ladingpompkamer, lege tank, brandstoftank of soortgelijke ruimte. Losse tanks die aan dek zijn gestuwd of zijn geïnstalleerd in een verder geheel lege laadruimte voldoen eveneens aan bovenomschreven eis.

3.1.2 Lading die gevaarlijk reageert met andere ladingen of met brandstofolie moet:

3.1.2.1 worden gescheiden van dergelijke ladingen of brandstofolie door middel van een kofferdam, loze ruimte, ladingpompkamer, lege tank, of een tank met een lading die zich verdraagt met de in 3.1.2 bedoelde lading;

3.1.2.2 afzonderlijke pompen en leidingsystemen hebben, waarbij de leidingen niet door andere ladingtanks met een dergelijke lading worden gevoerd worden, tenzij omgeven door een tunnel; en

3.1.2.3 afzonderlijke tankontluchtingsleidingen hebben.

3.1.3 Ladingleidingen mogen niet door enige ruimte voor accommodatie, dienstruimte of een ruimte voor machines anders dan ladingpompkamers of pompkamers worden gevoerd.

3.1.4 Pompen, ballastleidingen, ontluchtingsleidingen en andere soortgelijke inrichtingen, aangesloten op permanente ballasttanks mogen niet in verbinding staan met soortgelijke inrichtingen, aangesloten op de ladingtanks zelf.

3.1.5 Lensinrichtingen, lenspompen en lensleidingen voor ladingpompkamers of voor laadruimten waarin losse tanks zijn geïnstalleerd moeten geheel binnen het ladinggedeelte zijn gelegen.

Eisen voor de afscheiding van vaste tanks

3.1.6 Indien niet omgeven door de scheepshuid, brandstoftanks, een ladingpompkamer of een pompkamer, moeten de vaste ladingtanks zijn omgeven door kofferdammen. Vaste tanks voor andere doeleinden, met uitzondering van drinkwater en smeerolie, kunnen worden aanvaard als kofferdammen voor deze vaste tanks.

3.1.7 Ten behoeve van de toegankelijkheid moet de minimum afstand tussen de ladingtanks en de aangrenzende scheepsconstructie ten minste 600 mm bedragen.

3.1.8 Ladingtanks mogen zich uitstrekken tot het dek mits er geen droge lading in dat gedeelte van het dek wordt behandeld. Indien wel droge lading wordt behandeld op het dek boven de ladingtank, dan mag de ladingtank zich niet tot de dekbeplating uitstrekken, tenzij een ononderbroken permanente dekbedekking van hout of ander geschikt materiaal met een dikte en bevestigingswijze, die ten genoegen zijn van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, is aangebracht.

3.1.9 Ladingen die onderworpen zijn aan de bepalingen van deze bekendmaking mogen noch in de voor-, noch in de achterpiektanks worden vervoerd.

3.1.10 Voor milieu-gevaarlijke stoffen met een vlampunt van meer dan 60°C ('closed cup test') kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie van de in 3.1.1 en 3.1.3 genoemde voorzieningen afzien, mits aan het bepaalde ten aanzien van de afscheiding van accommodatieruimten, drinkwater en voorraden voor menselijke consumptie wordt voldaan. Daarnaast behoeft voor deze stoffen niet te worden voldaan aan het bepaalde in 3.1.6 en 3.1.7.

3.2 Accommodatie- en dienstruimten, ruimten voor machines en controlestations

3.2.1 Accommodatie- en dienstruimten alsmede controlestations mogen niet in het ladinggedeelte zijn gelegen.

3.2.2 Toegangen, luchtinlaten en openingen tot ruimten voor accommodatie, dienstruimten, ruimten voor machines en controlestations mogen niet tegenover het ladinggedeelte zijn gelegen, tenzij zij op ten minste 7 m zijn gelegen vanaf het ladinggedeelte waar zich ontvlambare stoffen bevinden.
Deuren, toegang gevend tot ruimten die niet in verbinding staan met ruimten voor accommodatie, dienstruimten, ruimten voor accommodatie, dienstruimten, ruimten voor machines en controlestations, zoals

ladingcontrolestations en bergplaatsen mogen binnen de eerder genoemde 7 m zijn gelegen, mits de begrenzing van de ruimten als schot of dek van klasse A-60 is geïsoleerd. Ramen en patrijspoorten, gelegen tegenover het ladinggedeelte, binnen de omschreven zone van 7 m, moeten van het vaste type zijn. Dergelijke patrijspoorten moeten, indien zij zijn aangebracht onder het eerste dek boven het hoofddek, aan de binnenzijde zijn voorzien van blinden van staal of van gelijkwaardig materiaal.

3.2.3 Ten einde tegen het gevaar van gevaarlijke dampen te beschermen, moet gepaste aandacht worden geschonken aan de plaats van luchtinlaten en openingen tot ruimten voor accommodatie, dienstruimten en ruimten voor machines en controlestations, afhankelijk van de ladingleidingen en de ontluchtingsleidingen van de ladingtanks.

3.2.4 Voor milieu-gevaarlijke stoffen met een vlampunt van meer dan 60°C kan worden afgezien van het bepaalde in 3.2.1 tot en met 3.2.3.

3.3 Toegang tot ruimten in het ladinggedeelte

Toegangen tot ruimten in het ladinggedeelte moeten voldoen aan het bepaalde in 3.4 van de bijlage bij de Bekendmaking aan de scheepvaart nr. 305/1995.

3.4 Constructie van de ladingtank

3.4.1 Het type van de ladingtank moet ten minste voldoen aan hetgeen daarover in hoofdstuk 4 van de bijlage bij de Bekendmaking aan de scheepvaart nr. 305/1995 dan wel Bekendmaking aan de Scheepvaart nr. 219/1987 of nr. 314/1997 voor de lading is bepaald.

3.4.2 Tankcontainers die voldoen aan het bepaalde in hoofdstuk 13 van de "General Introduction to the International Maritime Dangerous Goods Code" voor de betreffende stof of andere tankcontainers, die daartoe door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn aanvaard, mogen worden gebruikt mits zij behoorlijk zijn gestuwd en vastgezet.

3.4.3 Met uitzondering van de aansluiting van de tank met de ladingpompkamer moeten alle tankopeningen en tankaansluitingen boven het blootgestelde dek eindigen en zijn geplaatst aan de bovenzijde van de tank. Om dit te bereiken mogen de zich boven vaste tanks bevindende kofferdammen worden doorboord door pijpkokers van beperkte doorsnede.

3.4.4 De grootste van de volgende ontwerpdrukken (manometer) moet worden gebruikt bij het bepalen van de afmetingen van losse druktanks:
- .1 0,7 bar;
- .2 de dampdruk van de lading bij 45°C;
- .3 de dampdruk van de lading bij een temperatuur die 150°C boven de temperatuur gelegen is, waarbij de lading gewoonlijk wordt vervoerd; of
- .4 de druk die tijdens laden of lossen in de tank optreedt.

Het ontwerp van de tanks moet voldoen aan, voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, aanvaardbare normen, waarbij rekening wordt gehouden met de temperatuur van de lading tijdens het vervoer en met de relatieve dichtheid van de lading. Eveneens moet rekening worden gehouden met de dynamische krachten en de onderdruk waaraan de tank kan zijn onderworpen.

3.4.5 Vaste en losse tanks, geen druktanks zijnde, moeten, overeenkomstig voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie aanvaardbare normen, worden geconstrueerd en beproefd, waarbij rekening wordt gehouden met de temperatuur van de lading tijdens het vervoer en met de relatieve dichtheid van de lading.

3.4.6 Voor milieu-gevaarlijke stoffen met een vlampunt van meer dan 60 °C behoeft het bepaalde in 3.4.3. niet te worden toegepast.

3.5 Constructiematerialen

Materialen die worden gebruikt voor de constructie van tanks en de materialen voor leidingen, appendages en pompen moeten voldoen aan het bepaalde in Hoofdstuk 6 van de bijlage bij de Bekendmaking aan de scheepvaart nr. 305/1995 dan wel, indien van toepassing, van de Bekendmaking aan de scheepvaart nr. 219/1987 of nr. 314/1997.

3.6 Ontluchtingsleiding van ladingtanks

3.6.1 Losse druktanks moeten van overdrukbeveiligingen zijn voorzien waarmee de uitstroom zodanig wordt gericht dat het personeel niet kan worden getroffen. De overdrukbeveiligingen moeten een insteldruk en een doorlaat hebben die overeenkomt met voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie aanvaardbare normen, daarbij rekening houdend met de in 3.4 voorgeschreven ontwerpdruk.

3.6.2 Ontluchtingssystemen van vaste en losse ladingtanks, geen druktanks zijnde, moeten geheel voldoen aan het bepaalde in hoofdstuk 8 van de bijlage bij de Bekendmaking aan de scheepvaart nr. 305/1995. De in 2.2 van genoemd hoofdstuk voorgeschreven hoogte mag evenwel worden verminderd tot 2 m.

3.6.3 De plaats van de uitlaten voor ontluchting van losse druktanks en van ladingtanks waarin uitsluitend milieu-gevaarlijke stoffen met een vlampunt van meer dan 60 °C ("closed cuptest") worden vervoerd, moet ten genoegen van Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn.

3.6.4 Ontluchtingssystemen van tankcontainers die ingevolge het bepaalde in 3.4.2 zijn toegestaan, moeten ten genoegen van Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn, daarbij rekening houdend met de voorwaarden zoals gesteld in 3.6.

3.7 Ladingoverslag

3.7.1 De voorzieningen voor ladingoverslag moeten voldoen aan de voorwaarden gesteld in hoofdstuk 5 van de bijlage bij de Bekendmaking aan de

scheepvaart nr. 305/1995 dan wel de Bekendmaking aan de scheepvaart nr. 219/1987 of nr. 314/1997, voor zover naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie toepasselijk, daarbij rekening houdend met de heersende industrienormen en de gevestigde praktijk.

3.7.2 De op afstand bedienbare stopinrichtingen voor alle ladingpompen en soortgelijke uitrusting, voorgeschreven in 5.6.1.3 van de bijlage bij de Bekendmaking aan de scheepvaart nr. 305/1995, moeten kunnen worden geactiveerd vanaf een speciaal daartoe bestemd ladingbedieningsplaats die gedurende de ladingoverslag is bemand en van ten minste één andere plaats, gelegen buiten en op veilige afstand van het ladinggedeelte.

3.8 Elektrische installaties

Elektrische installaties moeten voldoen aan de voorwaarden gesteld in hoofdstuk 10 van de bijlage bij de Bekendmaking aan de scheepvaart nr. 305/1995.

3.9 Brandbestrijding

3.9.1 Voor het vervoer van de in appendix 1 genoemde ontvlambare stoffen zijn de eisen voor tankers in bijlage IV van het Schepenbesluit 1965 van toepassing op alle schepen die onder de bepalingen van deze bekendmaking vallen, ongeacht de grootte, met dien verstande dat:

3.9.1.1 de artikelen 60, 61, 62 en 63 niet van toepassing zijn;

3.9.1.2 artikel 56, eerste lid, waarin is opgenomen de eis dat ruimten voor machines achter alle ladingtanks, sloptanks, ladingpompkamer en kofferdammen gelegen moeten zijn, artikel 56, tweede lid, waarin zijn opgenomen de eisen met betrekking tot de plaats van het hoofd-ladingcontrolestation, alsmede artikel 56, vierde en achtste lid, niet van toepassing zijn. Bovendien behoeft artikel 56, zevende lid, niet te worden toegepast indien de buitenwanden van bovenbouwen en dekhuizen die ruimten voor accommodatie bevatten, met inbegrip van overstekende dekken die dergelijke ruimten ondersteunen, ten minste op een afstand van 7 m uit het ladinggedeelte zijn gelegen. De isolatie van dergelijke buitenwanden moet in dat geval ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn;

3.9.1.3 met betrekking tot artikel 57, eerste lid, het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan toestaan dat een andere dan de in artikel 42, lid 5.1, omschreven methode 1C wordt toegepast;

3.9.1.4 het bepaalde in artikel 44, waar het Hoofd van de Scheepvaartinspectie dit toepasselijk acht, in de plaats kan treden van het bepaalde in artikel 58;

3.9.1.5 de voorzieningen, genoemd in artikel 59, slechts behoeven te worden toegepast voor zover het Hoofd van de Scheepvaartinspectie dit nodig acht, daarbij rekening houdend met het bepaalde

in 3.6.2 van deze bijlage, waarin bepaald wordt dat ladingtank-ontluchtingssystemen moeten voldoen aan toepasselijke voorwaarden in de bijlage bij Bekendmaking aan de scheepvaart nr. 305/1995;

3.9.1.6 artikel 4 van toepassing is voor zover dit artikel voorschriften geeft voor vrachtschepen en artikel 7 van toepassing is voor zover dit artikel voorschriften geeft voor tankers van 2000 ton en meer;

3.9.1.7 de bepalingen van 3.9.2.3 moeten worden toegepast in plaats van artikel 61; en

3.9.1.8 de bepalingen van 3.9.2.4 moeten worden toegepast in plaats van artikel 63.

3.9.2 De volgende bepalingen gelden eveneens voor het vervoer van de in appendix 1 genoemde ontvlambare stoffen:

3.9.2.1 Tijdens ladingoverslag moet druk worden gehouden op de hoofdbrandblusleiding.

3.9.2.2 Brandslangen met goedgekeurde straalpijpen moeten bij het vervoer van ontvlambare stoffen zijn aangesloten op elke brandkraan die zich in de nabijheid van die stoffen bevindt.

3.9.2.3 Het binnen het ladinggedeelte gelegen dekoppervlak moet door één van de volgende brandblusinrichtingen zijn beschermd:

3.9.2.3.1 een vast aangebracht dekschuimsysteem dat voldoet aan de voorwaarden van 11.3.3 tot en met 11.3.12 van de bijlage bij de Bekendmaking aan de scheepvaart nr. 305/1995. Slechts schuim dat geschikt is voor het blussen van de te vervoeren stoffen mag worden gebruikt;

3.9.2.3.2 een vast aangebrachte poederbrandblusinstallatie die voldoet aan de volgende voorwaarden:

.1 indien het binnen het ladinggedeelte gelegen dekoppervlak 45 $m^2$ of minder bedraagt, moeten twee of meer poederreservoirs met een gezamenlijke capaciteit van ten minste 135 kg aanwezig zijn;

.2 indien het binnen het ladinggedeelte gelegen dekoppervlak meer dan 45 $m^2$ bedraagt, moeten drie of meer poederreservoirs aanwezig zijn met een gezamenlijke capaciteit van ten minste:

$$C = 3A \text{ kg},$$

waarin A het dekoppervlak in $m^2$ is;

.3 de opbrengst aan blusmiddel moet ten minste 3 kg/min per $m^2$ bedragen.

3.9.2.4 De ladingpompkamer waar ontvlambare stoffen worden behandeld, moet zijn voorzien van een vast aangebrachte brandblusinstallatie die voldoet aan het bepaalde in 11.2 van de bijlage bij de Bekendmaking aan de scheepvaart nr. 305/1995.

3.9.3 De voorzieningen ten behoeve van de brandbestrijding aan boord van schepen die uitsluitend stoffen vervoeren die volgens appendix 1 niet brandbaar zijn, moeten ten genoegen zijn van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

3.10 Bescherming tegen zuren

3.10.1 Platformen en dekken, gelegen onder opslagtanks voor zuren of onder pompen en leidingen bestemd voor zuren, moeten zijn voorzien van een laag die bescherming tegen aantasting biedt en zich op de aangrenzende schotten of luikhoofdranden uitstrekt tot een hoogte van ten minste 500 mm. Luiken of andere openingen in dergelijke platformen en dekken moeten worden opgetrokken tot een hoogte van ten minste 500 mm, waarbij het Hoofd van de Scheepvaartinspectie een geringere hoogte kan toestaan.

3.10.2 Flenzen of andere losneembare pijpverbindingen moeten zijn voorzien van schermkappen.

3.10.3 De flenzen van de laad- en losaansluitingen moeten bij gebruik van de betreffende aansluiting zijn voorzien van draagbare schermkappen.
Onder het ladingmanifold voor zuren moeten lekbakken van tegen aantasting bestendig materiaal zijn aangebracht.

3.10.4 Ruimten waarin zich de opslagtanks, pompen en leidingen voor zuren bevinden, moeten zijn voorzien van spui- of lensinrichtingen, vervaardigd van tegen aantasting bestendig materiaal.

3.10.5 Doorlopende randen van voldoende hoogte en lengte moeten zijn aangebracht om eventueel op dek terechtgekomen zuren bij de accommodatie- en dienstruimten vandaan te houden.

3.11 Ventilatie van ruimten in het ladinggedeelte

De bepalingen van hoofdstuk 12 van de bijlage bij de Bekendmaking aan de scheepvaart nr. 305/1995 zijn van toepassing. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie mag echter afwijking toestaan met betrekking tot de in 12.1.5 genoemde afstanden.

3.12 Opsporen van gassen

3.12.1 Voor de te vervoeren lading moet, in overeenstemming met het bepaalde in 13.2 van de bijlage bij de Bekendmaking aan de scheepvaart nr. 305/1995, voorzien zijn in middelen voor het opsporen van gassen.

3.12.2 Omsloten en gedeeltelijke omsloten ruimten die installaties voor zuren bevatten, moeten zijn uitgerust met vast aangebrachte voorzieningen voor het opsporen van gassen en alarminstallaties die zichtbare en hoorbare signalen geven. De voorzieningen voor het opsporen van gassen moeten in staat zijn waterstof te detecteren, behalve in het geval dat uitsluitend zoutzuur wordt vervoerd, dan moet er een voorziening voor het detecteren van waterstofchloriden aanwezig zijn.

3.12.3 Ten minste twee draagbare instrumenten voor het opsporen van ontvlambare concentraties gassen moeten voorhanden zijn indien ladingen die zijn onderworpen aan deze bekendmaking met een vlampunt van niet meer dan 60 °C ("closed cup test") worden vervoerd.

3.12.4 Ten minste twee draagbare instrumenten, geschikt voor het meten van de concentratie zuurstof in de lucht, moeten beschikbaar zijn.

3.13 Bijzondere eisen, algemeen

De bijzondere eisen voor de stof, zoals aangegeven in hoofdstuk 17 van de bijlage bij de Bekendmaking aan de scheepvaart nr. 305/1995 dan wel hoofdstuk 19 van de Bekendmaking aan de scheepvaart nr. 219/1987 of nr. 314/1997, zijn van toepassing. Van de eis met betrekking tot het zichtbare en hoorbare hoogniveau alarm, voorgeschreven in 15.19.6 van de bijlage bij de Bekendmaking aan de scheepvaart nr. 305/1995, kan, rekening houdend met de ladingvoorzieningen en de laad- en losprocedures, door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie ontheffing worden verleend.

3.14 Bijzondere eisen voor het vervoer van vloeibaar gemaakte gassen

3.14.1 Elke omsloten ruimte die wordt gebruikt voor het behandelen of de opslag van vloeibaar gemaakt gas moet worden uitgerust met een opnemer die continu het zuurstofgehalte aangeeft alsmede een alarm die een te laag zuurstofgehalte aangeeft. Voor gedeeltelijk omsloten ruimten zijn ook draagbare voorzieningen aanvaardbaar.

3.14.2 Bij laad- en losaansluitingen voor vloeibaar gemaakt gas en andere flensverbindingen in het leidingsysteem moeten lekbakken, bestand tegen de effecten van zeer lage temperaturen worden aangebracht.

3.14.3 Voor het vervoer van vloeibare stikstof gelden de bepalingen van 17.19 van de Bekendmaking aan de scheepvaart nr. 219/1987 of nr. 314/1997.

3.14.4 De constructie van ladingtanks en leidingsystemen voor vloeibaar gemaakt stikstof en vloeibaar gemaakte kooldioxide moet ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn.

3.14.5 Noodstopafsluiters moeten in de vloeistoflosleiding van elke tank voor vloeibaar gemaakt gas zijn aangebracht. De bediening van de noodstopafsluiters moet voldoen aan het bepaalde in 3.7.2 ten aanzien van de op afstand bedienbare stopinrichtingen.

3.15 Peiling en niveaubepaling
Elk ladingtank moet zijn voorzien van een voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie aanvaardbare niveaumeetsysteem. Dit systeem moet ten minste voldoen aan de toepasselijke bepalingen van de bijlage bij de Bekendmaking aan de scheepvaart nr. 305/1995 dan wel aan de Bekendmaking aan de scheepvaart nr. 219/1988 of nr. 314/1997. De systemen voor de tanks ten behoeve van de putbehandeling aan boord van putbehandelingsschepen moeten ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn.

3.16 Op afstand bedienbare noodstopinrichtingen
In geval van ladingoverslag, waarbij drukken van meer dan 50 bar (manometer) voorkomen, moeten voorzieningen aanwezig zijn voor het in noodgevallen ontlaten van de druk en het ontkoppelen van de voor de overslag gebruikte laad- en losslang. De bediening van het activeren voor het ontlaten van de druk in noodgevallen en het ontkoppelen van de laad- en losslang moet voldoen aan de bepalingen in 3.7.2 ten aanzien van op afstand bedienbare stopinrichtingen.

**HOOFDSTUK 4 - VOORWAARDEN MET BETREKKING TOT DE VERONTREINIGING**

4.1 Elk schip dat volgens het Certificaat van Geschiktheid een schadelijke vloeistof mag vervoeren, moet voorzien zijn van een ladingjournaal en een handboek dat is ingericht volgens het bepaalde in de regeling Standards (Stcrt. 1996, 41) bij het Besluit voorkoming door met schepen in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen, voor zover van toepassing, en is goedgekeurd door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

4.2 Het lozen van schadelijke vloeistoffen van de categorieën A, B en C of ballastwater, waswater van tanks of andere restanten of mengsels die deze vloeistoffen bevatten, is verboden. Restanten en mengsels die schadelijke vloeistoffen bevatten moeten worden afgegeven aan havenontvangstvoorzieningen. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan, vanwege dit verbod tot lozing, ontheffing verlenen van de eisen ten aanzien van het efficiënt strippen van de ladingtanks en de voorzieningen voor het lozen onder de waterlijn, zoals opgenomen in het Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke stoffen.(Stb. 1988, 112)

4.3 Restanten van stoffen van categorie D, waswater, andere mengsels of ballastwater, die deze stoffen bevatten, mogen in zee worden geloosd, mits de lozing in overeenstemming is met de toepasselijke bepalingen van het Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke stoffen.

4.4 In het geval van ladingen waarop het bepaalde van het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen (Stb. 1986, 160) van toepassing is geldt onverkort het bepaalde in dat besluit.

**HOOFDSTUK 5 - PERSOONLIJKE BESCHERMINGSMIDDELEN**

5.1 Ringdouches en middelen tot het spoelen van de ogen

Behalve in het geval dat stoffen worden vervoerd die alleen milieugevaarlijk zijn, moeten op een gemakkelijk bereikbare en duidelijk aangegeven plaats aan dek een ringdouche en middelen tot het spoelen van de ogen aanwezig zijn. De douche en de middelen voor het spoelen van de ogen moeten onder alle zich voordoende weersomstandigheden te gebruiken zijn.

De douche, voorzien van een bediening door middel van een voetpedaal, moet zijn aangesloten op de zoetwaterleiding en moet tijdens het laden en lossen voor onmiddellijk gebruik gereed zijn. De middelen voor het spoelen van de ogen moeten ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn.

5.2 Beschermende uitrusting en veiligheidsuitrusting

De beschermende uitrusting en de veiligheidsuitrusting moeten op geschikte plaatsen aan boord worden bewaard en moeten afhankelijk van de te vervoeren stoffen voldoen aan het bepaalde in hoofdstuk 14 van de bijlage bij de Bekendmaking aan de scheepvaart nr. 305/1995 dan wel van de Bekendmaking aan de scheepvaart nr. 219/1987 of nr. 314/-1997. Aan het bepaalde in 14.2.9.c respectievelijk 14.3.2.3 in deze bekendmakingen behoeft evenwel niet te worden voldaan.

**HOOFDSTUK 6 - OPERATIONELE VOORSCHRIFTEN**

6.1 Deklading en de stoffen waarop deze bekendmaking van toepassing is, mogen niet tegelijkertijd worden geladen en gelost.

6.2 Uitsluitend personeel dat betrokken is bij de behandeling van ladingen waarop deze bekendmaking van toepassing is, mag tijdens de laad- en loshandelingen worden toegelaten in het ladinggedeelte en het daaraan grenzend blootgestelde hoofddek.

**HOOFDSTUK 7 - TOEPASSELIJKHEID OP BESTAANDE ONDERSTEUNINGSCHEPEN**

De bepalingen van deze bekendmaking zijn eveneens van toepassing op de ondersteuningsschepen, gebouwd voor de in 1.1.2 vermelde datum, met dien verstande dat:

7.1 de bepalingen van hoofdstuk 1 van deze bijlage van toepassing zijn, doch dat met betrekking 1.1.4 en 1.1.5:

 .1 grotere hoeveelheden door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie voor een individueel schip kunnen worden toegestaan;

.2 ten aanzien van de in hoofdstuk 2 van de bijlage bij de Bekendmaking aan de scheepvaart nr. 305/1995 dan wel van de Bekendmaking aan de scheepvaart nr. 219/1987 of nr. 314/1997 vermelde eisen aan de toestand van het schip gedurende en na het vollopen niet behoeven te worden toegepast op de in 1.3.4.1 omschreven schepen.

7.2 De bepalingen van hoofdstuk 2 en 3 van deze bijlage moeten worden toegepast voor zover het Hoofd van de Scheepvaartinspectie dit, ten volle rekening houdend met de bestaande inrichting en uitrusting van het schip, redelijk en praktisch uitvoerbaar acht.
Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan verlichting van de bepalingen van deze hoofdstukken bij toepassing op bestaande schepen toestaan.

7.3 De bepalingen van de hoofdstukken 4 tot en met 6 van deze bijlage zijn onverkort van toepassing.

**Appendix**

**Tabel van toegelaten ladingen**

| | Annex II Marpol 73/78 Categorie van schadelijkheid | ontvlambaar |
|---|---|---|
| **Acetic acid (aqueous solution)**<br>azijnzuur (oplossing in water) | C (D) | ja |
| **Formic acid (aqueous solution)**<br>mierezuur (oplossing in water) | D | ja |
| **Hydrochloric acid**<br>zoutzuur | D | nee |
| **Hydrochloric-hydrofluoric mixtures containing 3% or less hydrofluoric acid**<br>zoutzuur-fluorwaterstofzuur mengsels, met minder dan 3% fluorwaterstofzuur | D | nee |
| **Sulphuric acid**<br>zwalvelzuur | C | nee |
| **Toluene**<br>tolueen | C | ja |
| **Xylene**<br>xyleen | C | ja |
| **Zinc bromide brine**<br>zinkbromide zoutoplossing | (A) | nee |
| **Liquid carbon dioxide**<br>vloeibaar kooldioxide | N/A | nee |
| **Liquid nitrogen**<br>vloeibare stikstof | N/A | nee |

Bekendmaking aan de scheepvaart tot wijziging van Bekendmaking aan de scheepvaart no. 282/1992
(Accumulatoren als reservekrachtbron voor de radio-installatie)

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,

Gelet op artikel 174, eerste lid, van het Schepenbesluit 1965;

Maakt bekend:

Artikel I

Bekendmaking aan de scheepvaart no. 282/1992 komt te luiden:

Artikel 1

Indien de reservekrachtbron bestaat uit oplaadbare accumulatorenbatterijen mogen uitsluitend nikkel-cadmium loodaccumulatoren of "volledig onderhoudsvrije" accumulatoren gebruikt worden. Alkalische accumulatoren mogen niet tezamen met loodaccumulatoren in één kist, kast of accuruimte zijn geplaatst.

Artikel 2

De in artikel 1 genoemde batterijen dienen zodanig te zijn uitgevoerd, dat ten minste één van de in artikel 5 genoemde controlemogelijkheden kan worden uitgevoerd.

Artikel 3

Het automatische laadinrichtingssysteem moet zijn gebaseerd op een UI-laadkarakteristiek.

Artikel 4

De minimum benodigde batterijcapaciteit moet tenminste voldoen aan een waarde welke wordt bepaald met behulp van de volgende vergelijking:

C(batt) = K(laad) x K(ontlaad) x I(belasting) Ah.

Hierbij geld voor:

K(laad): de vermenigvuldigingsfactor bij de dimensionering van de batterij, als gevolg van de ladingsmethodiek, die wordt gesteld op 10/7. Hiermee wordt voldaan aan het vereiste van artikel 15, lid 7a, van Bijlage V van het Schepenbesluit 1965.

K(ontlaad): de vermenigvuldigingsfactor bij de dimensionering van de batterij, als gevolg van een maximaal toelaatbare belastingsstroom bij een nog minimaal te gebruiken spanning.

Deze factor wordt gesteld in het geval van:
1 uur bedrijf op : 10/3
6 uur bedrijf op : 10
Hiermee wordt voldaan aan de gebruikersduur gesteld in artikel 15, derde lid, van Bijlage V, van het Schepenbesluit 1965.

I(belasting): de maximaal benodigde ontlaadstroom.
Als leidraad voor de bepaling van de ontlaadstroom wordt aanbevolen de stroom, benodigd en te leveren door de reservekrachtbron van elke radio-installatie verplicht voor noodverkeeromstandigheden met de volgende formule te bepalen: 1/2 van de stroom benodigd voor het zenden + de stroom benodigd voor het luisteren + de stroom van alle andere verbruikers op de betreffende reservekrachtbron aangesloten.

Artikel 5

De batterijcapaciteit moet jaarlijks gecontroleerd worden, zoals gesteld in artikel 15, lid 7b, van Bijlage V, van het Schepenbesluit 1965, waarbij tenminste gebruik dient te worden gemaakt van:

a. hetzij het meten van de dichtheid van het elektrolyt en de bij belastingsloze batterij gemeten celspanning, waarbij geldt:

   dichtheid elektrolyt + 0,84 = klemspanning per cel;

b. hetzij het meten van het zuurgehalte bij volle lading; hetzij

c. het uitvoeren van een belastingsduur test. Hierbij dient de capaciteit van de batterij bij een vastgestelde belasting gecontroleerd te worden door middel van het spanningsverloop als functie van een vastgestelde ontlaadtijd.

Artikel 6

De reservekrachtbron(nen) moet(en):

1. zo hoog als praktisch mogelijk is in het schip zijn geplaatst, en
2. zo zijn ontworpen en opgesteld dat een brand of andere calamiteit in de ruimte die de elektrische hoofdkrachtbron bevat of elke andere ruimte van categorie A, de goede werking van de reservekrachtbron(nen) niet beïnvloed(en).

Artikel 7

Voor schepen gebouwd vóór 1 februari 1992 geldt dat het vereiste, gesteld in artikel 15, lid 7a, van Bijlage V, van het Schepenbesluit 1965, plaats dient te vinden vóór de eerstvolgende verlenging van het Radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen.

Artikel 8

Met de in deze bekendmaking vastgestelde technische normen of technische eisen worden gelijkgesteld daaraan gelijkwaardige technische normen of technische eisen, vastgesteld door een andere lid-staat van de Europese Unie dan wel door een staat die partij is bij de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte.

Artikel II

Deze bekendmaking treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Deze bekendmaking zal met de toelichting in de Staatscourant, in de Curaçaosche Courant en in de Landscourant van Aruba worden geplaatst.

Moerkapelle, 22 december 1997,
Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,
ir H.G.H. ten Hoopen.

Toelichting

Deze Bekendmaking aan de scheepvaart strekt tot het opnieuw vaststellen van Bekendmaking aan de scheepvaart no. 282/1992 (Stcrt. 1992, 76). Het ontwerp van die bekendmaking werd niet genotificeerd overeenkomstig artikel 8, eerste lid, van richtlijn nr. 83/189/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 28 maart 1983 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften (PbEG L 109)[1]. Om alsnog aan de verplichting tot notificatie te voldoen is deze bekendmaking in ontwerp aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen genotificeerd (zie ook kamerstukken II 1996/1997, 25 389).
Voor een toelichting op de in deze bekendmaking opgenomen artikelen wordt verwezen naar de toelichting bij de oorspronkelijke bekendmaking.
De tekst van de bekendmaking is identiek aan de tekst van de oorspronkelijke bekendmaking, behoudens het volgende. In artikel 8 is een bepaling opgenomen betreffende de wederzijdse erkenning van technische eisen en technische normen.
De ontwerp-bekendmaking is op 13 augustus 1997 gemeld aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen (notificatienr. 97/0566/NL), ter voldoening aan artikel 8, eerste lid, van de eerdergenoemde richtlijn nr. 83/189/EEG. De ontwerp-bekendmaking is op 24 september 1997 gemeld aan het Secretariaat van de Wereld Handelsorganisatie (notificatienr. G/TBT/Notif.97.510), ter voldoening aan artikel 2, negende lid, van de op 15 april 1994 te Marrakech tot stand gekomen Overeenkomst inzake technische handelsbelemmeringen (Trb. 1994, 235). Een aankondiging van de ontwerp-bekendmaking is gepubliceerd in Stcrt. 1997, 197.
Deze notificaties zijn noodzakelijk aangezien de bekendmaking technische voorschriften bevat in de zin van richtlijn nr. 83/189/EEG, zoals gewijzigd, en als bedoeld in voornoemde overeenkomst. Als technische voorschriften kunnen worden aangewezen de artikelen 1 tot en met 6.
Deze voorschriften, die zonder onderscheid van toepassing zijn op Nederlandse en ingevoerde accumulatorbatterijen, zijn uit hoofde van een doeltreffende bescherming van de openbare veiligheid en de gezondheid en het leven van personen noodzakelijk. Ook zijn zij evenredig aan de met deze voorschriften beoogde doelen. Voor zover deze bekendmaking kwantitatieve invoerbeperkingen of maatregelen van gelijke werking in de zin van artikel 30 EG-Verdrag bevat, zijn deze derhalve gerechtvaardigd ter bescherming van de bovengenoemde belangen.
In het kader van de notificatie ingevolge de richtlijn is in artikel 8 de bovengenoemd bepaling betreffende de wederzijdse erkenning opgenomen met het oog op de geharmoniseerde toepassing van technische voorschriften. De WTO-notificatieprocedure heeft niet geleid tot wijziging van de ontwerp-bekendmaking.

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,
ir H.G.H. ten Hoopen

---

1 Laatstelijk gewijzigd bij richtlijn nr. 94/10/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 maart 1994 (PbEG L 100). Een bijgewerkte integrale tekst van de richtlijn is gepubliceerd in PbEG 1997, C 78.

Bekendmaking aan de scheepvaart tot wijziging van Bekendmaking aan de scheepvaart no. 283/1992
(Gyrokompassen)

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,

Gelet op artikel 174, eerste lid, van het Schepenbesluit 1965;

Maakt bekend:

Artikel I

Bekendmaking aan de scheepvaart no. 283/1992 komt te luiden:

Artikel 1

Gyrokompassen moeten naast het bepaalde in deze Bekendmaking voldoen aan het bepaalde in de als bijlage bij deze Bekendmaking gevoegde IMO resolutie A. 694(17).

Artikel 2

Gyrokompassen ten behoeve van de navigatie aan boord van een schip van 500 ton of meer moeten voldoen aan het bepaalde in ISO-norm 8728.

Artikel 3

Gyrokompassen ten behoeve van de navigatie aan boord van schepen kleiner dan 500 ton moeten voldoen aan het bepaalde in ISO-norm 8728, met dien verstande dat de volgende afwijkingen zijn toegestaan:

ISO-norm 8728 paragraaf:

| | |
|---|---|
| 6.2.1 | voor 0,75 resp. 0,25x sec.lat. mag gelezen worden 1 resp. 0,35x sec.lat. |
| 6.4 | voor 1x sec.lat. mag gelezen worden 1.25x sec.lat. |
| 6.5 | voor 0,25x sec.lat. mag gelezen worden 0,35x sec.lat. |
| 6.6 | voor 2 graden mag gelezen worden 2,5 graden |
| 6.7 | voor 3 graden mag gelezen worden 4 graden |
| 6.8 | voor 1x sec.lat. mag gelezen worden 1,25x sec.lat. |
| 7.4 | voor 0,25x sec.lat. mag gelezen worden 0,35x sec.lat. |
| 7.6 | voor 1x sec.lat. mag gelezen worden 1,25x sec.lat. |
| 7.8.1 | voor 1x sec.lat. mag gelezen worden 1,25x sec.lat. |
| 7.8.2 | voor 1x sec.lat. mag gelezen worden 1,25x sec.lat. |
| 7.8.3.1 | voor 1x sec.lat. mag gelezen worden 1,25x sec.lat. |
| 7.8.3.2 | voor 1x sec.lat. mag gelezen worden 1,25x sec.lat. |
| 7.10 | voor 0,25x sec.lat. mag gelezen worden 0,35x sec.lat. |

Artikel 4

Gyrokompassen welke uitsluitend worden gebruikt als richtelement voor de sturing van Inmarsat A antennes, moeten voldoen aan de eisen gesteld in ISO-norm 8728, met dien verstande dat de volgende afwijkingen zijn toegestaan:

ISO-norm 8728 paragraaf:

| | |
|---|---|
| 6.2.1 | voor 0,75 resp. 0,25x sec.lat. mag gelezen worden 1,5 resp. 0,5x sec.lat. |
| 6.4 | voor 1x sec.lat. mag gelezen worden 2x sec.lat. |
| 6.5 | voor 0,25x sec.lat. mag gelezen worden 0,5x sec.lat. |
| 6.6 | voor 2 graden mag gelezen worden 4 graden |
| 6.7 | voor 3 graden mag gelezen worden 6 graden |
| 6.8 | voor 1x sec.lat. mag gelezen wordem 2x sec.lat. |
| 7.4 | voor 0,25x sec.lat. mag gelezen worden 0,5x sec.lat. |
| 7.6 | voor 1x sec.lat. mag gelezen worden 2x sec.lat. |
| 7.8.1 | voor 1x sec.lat. mag gelezen worden 2x sec.lat. |
| 7.8.2 | voor 1x sec.lat. mag gelezen worden 2x sec.lat. |
| 7.8.3.1 | voor 1x sec.lat. mag gelezen worden 2x sec.lat. |
| 7.8.3.2 | voor 1x sec.lat. mag gelezen worden 2x sec.lat. |
| 7.10 | voor 0,25x sec.lat. mag gelezen worden 0,5x sec.lat. |

Artikel 5

Aanvragen voor type-goedkeuring van gyrokompassen moeten worden ingediend bij het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, vergezeld van de nodige tekeningen, schema's en beproevingsrapporten, alsmede van installatie- en bedieningsvoorschriften, onder vermelding voor welk gebruik het kompas bestemd is.

Artikel 6

Gyrokompassen die na keuring niet voldoen aan de eisen genoemd in artikel 2 respectievelijk 3, worden niet toegelaten als gyrokompassen ten behoeve van de navigatie aan boord van schepen van 500 ton of meer respectievelijk kleiner dan 500 ton.

Artikel 7

Met de in deze bekendmaking vastgestelde technische normen of technische eisen worden gelijkgesteld daaraan gelijkwaardige technische normen of technische eisen, vastgesteld door een andere lid-staat van de Europese Unie dan wel door of vanwege een staat die partij is bij de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte.

Artikel II

Deze bekendmaking treedt in werking met ingang van de tweede dag na dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Deze bekendmaking zal met de toelichting in de Staatscourant, in de Curaçaosche Courant en in de Landscourant van Aruba worden geplaatst, met uitzondering van de bijlage bij deze bekendmaking, die in Nederland ter inzage ligt bij het Directoraat-Generaal Goederenvervoer, Willem Witsenplein 6 te Den Haag en bij de Scheepvaartinspectie, 's-Gravenweg 665 te Rotterdam.
Van de terinzagelegging van de bijlage in de Nederlandse Antillen en in Aruba zal mededeling worden gedaan in de Curaçaosche Courant en in de Landscourant van Aruba.

Moerkapelle, 22 december 1997,
Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,
ir H.G.H. ten Hoopen.

Toelichting

Deze Bekendmaking aan de scheepvaart strekt tot het opnieuw vaststellen van Bekendmaking aan de scheepvaart no. 283/1992 (Stcrt. 1992, 76). Het ontwerp van die bekendmaking werd niet genotificeerd overeenkomstig artikel 8, eerste lid, van richtlijn nr. 83/189/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 28 maart 1983 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften (PbEG L 109)[1]. Om alsnog aan de verplichting tot notificatie te voldoen is deze bekendmaking in ontwerp aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen genotificeerd (zie ook kamerstukken II 1996/1997, 25 389).
De tekst van de bekendmaking is identiek aan de tekst van de oorspronkelijke bekendmaking, behoudens het volgende. In artikel 7 is een bepaling opgenomen betreffende wederzijdse erkenning van technische normen en technische eisen.
De ontwerp-bekendmaking is op 18 augustus 1997 gemeld aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen (notificatienr. 97/0620/NL), ter voldoening aan artikel 8, eerste lid, van de eerdergenoemde richtlijn nr. 83/189/EEG. De ontwerp-bekendmaking is op 1 oktober 1997 gemeld aan het Secretariaat van de Wereld Handelsorganisatie (notificatienr. G/TBT/Notif.97.598), ter voldoening aan artikel 2, negende lid, van de op 15 april 1994 te Marrakech tot stand gekomen Overeenkomst inzake technische handelsbelemmeringen (Trb. 1994, 235). Een aankondiging van de ontwerp-bekendmaking is gepubliceerd in Stcrt. 1997, 197.
Deze notificaties zijn noodzakelijk aangezien de bekendmaking technische voorschriften bevat in de zin van richtlijn nr. 83/189/EEG, zoals gewijzigd, en als bedoeld in voornoemde overeenkomst. Als technische voorschriften kunnen worden aangewezen artikel 2, 3 en 4.
Deze voorschriften, die zonder onderscheid van toepassing zijn op Nederlandse en ingevoerde gyrokompassen, zijn uit hoofde van een doeltreffende bescherming van de openbare veiligheid en de gezondheid en het leven van personen noodzakelijk. Ook zijn zij evenredig aan de met deze voorschriften beoogde doelen. Voor zover deze bekendmaking kwantitatieve invoerbeperkingen of maatregelen van gelijke werking in de zin van artikel 30 EG-Verdrag bevat, zijn deze derhalve gerechtvaardigd ter bescherming van de bovengenoemde belangen.
In het kader van de notificatie ingevolge de richtlijn is in artikel 7 de bovengenoemde bepaling betreffende wederzijdse erkenning opgenomen met het oog op de geharmoniseerde toepassing van technische voorschriften. De WTO-notificatieprocedure heeft niet geleid tot wijziging van de ontwerp-bekendmaking.

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,
ir H.G.H. ten Hoopen

1 Laatstelijk gewijzigd bij richtlijn nr. 94/10/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 maart 1994 (PbEG L 100). Een bijgewerkte integrale tekst van de richtlijn is gepubliceerd in PbEG 1997, C 78.

**LANDSBESLUIT**
VAN 3 AUGUSTUS 1999 NO. 7
DE GOUVERNEUR VAN ARUBA

Op voordracht van de minister van Financiën;

Overwegende:
dat het in verband met de inwerkingtreding van de Invoeringsverordening Wetboek van Strafvordering van Aruba (AB 1997 no. 34) wenselijk is personen aan te wijzen, die belast zullen worden met het toezicht op de naleving van het bepaalde in de Landsverordening meldplicht ongebruikelijke transacties en de Landsverordening identificatie bij financiële dienstverlening;

Gelet op:
artikel 23 van de Landsverordening meldplicht ongebruikelijke transacties, zoals ingevoegd bij artikel CIX van de Invoeringsverordening Wetboek van Strafvordering van Aruba (AB 1997 no. 34);
artikel 9 van de Landsverordening identificatie bij financiële dienstverlening, zoals ingevoegd bij artikel CX van voornoemde Invoeringsverordening;

HEEFT BESLOTEN:

I. Met ingang van heden de heer Pieter de Voogd, in zijn hoedanigheid van medewerker bij het Meldpunt Ongebruikelijke Transacties, aan te wijzen als persoon, die belast is met het toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens de navolgende landsverordeningen:
— de Landsverordening ongebruikelijke transacties (AB 1995 no. 85);
— de Landsverordening identificatie bij financiële dienstverlening (AB 1995 no. 86);

II. vast te leggen, dat dit landsbesluit in de Landscourant van Aruba zal worden bekendgemaakt.

Gegeven te Oranjestad, 3 augustus 1999

O. Koolman

De minister van Financiën,
R.R. Croes

**LANDSBESLUIT**
VAN 3 AUGUSTUS 1999 NO. 36
DE GOUVERNEUR VAN ARUBA

Op voordracht van de minister van Financiën;

Overwegende:

dat het in verband met de inwerkingtreding van de Invoeringsverordening Wetboek van Strafvordering van Aruba (AB 1997 no. 34) wenselijk is personen aan te wijzen, die belast zullen worden met het toezicht op de naleving van het bepaalde in de Landsverordening meldplicht ongebruikelijke transacties en de Landsverordening identificatie bij financiële dienstverlening;

Gelet op:

artikel 23 van de Landsverordening meldplicht ongebruikelijke transacties, zoals ingevoegd bij artikel CIX van de Invoeringsverordening Wetboek van Strafvordering van Aruba (AB 1997 no. 34);
artikel 9 van de Landsverordening identificatie bij financiële dienstverlening, zoals ingevoegd bij artikel CX van voornoemde Invoeringsverordening;

HEEFT BESLOTEN:

I. Met ingang van heden mevrouw Marusha G. Quant, in haar hoedanigheid van ambtenaar bij het Meldpunt Ongebruikelijke Transacties, aan te wijzen als ambtenaar/persoon, die belast is met het toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens de navolgende landsverordeningen:
— de Landsverordening ongebruikelijke transacties (AB 1995 no. 85);
— de Landsverordening identificatie bij financiële dienstverlening (AB 1995 no. 86);

II. vast te leggen, dat dit landsbesluit in de Landscourant van Aruba zal worden bekendgemaakt.

Gegeven te Oranjestad, 3 augustus 1999

O. Koolman

De minister van Financiën,
R.R. Croes